4
2025
MIBA
MIBA
Leidenschaft Modellbahn

April 2025
Deutschland € 8,50
Österreich € 9,40 | Schweiz CHF 14,80
Italien, Frankreich, Spanien, Portugal € 11,50
Niederlande € 10,80 | Luxemburg € 9,80
Dänemark DKK 91,95

4 194038 208500 04

„DONALD DUCK" DER DB
Die Neuheit von L.S. Models und das Vorbild

Im Test: ET 403 in H0

Damals an der Zahnradbahn

Mit 94.1, 97.5 und VT 97: Wie ein Nebenbahn-Kleinod in H0 weiterlebt

Vorbildgerecht bis ins Detail
Der obere Bahnhof der Strecke Honau – Lichtenstein

Vorbild-gerecht vielseitig

Rübenverkehr auf der Anlage
Betriebsbeispiele • Authentisches Ladegut • Fahrzeuge und Verladeanlagen

Vom Vorbild zum Modell
Württembergische Lokschuppen

Bundesbahn-Oberleitung
Was mit Selbstbau möglich ist

Faszination Feldbahn: Zwei ganz besondere Schaustücke

Auf dem Prüfstand: Zweimal Diesel-Power in TT

DE 18 von Arnold
132 der DR „Ludmilla" von Tillig

Neuheitenmodelle 2025

Unsere Neukonstruktionen für die Spurweite H0

märklin
H0

N mfx DCC III 15+

38135 Dieseltriebwagen Baureihe VT 88.9 - das „Schweineschnäuzchen"

€ 389,– *

N mfx DCC III 15+

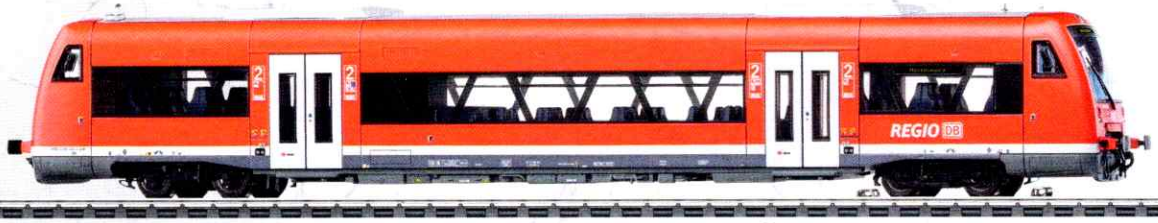
38600 Diesellokomotive V 60

€ 399,– *

N mfx DCC VI 15+

36965 Dieseltriebwagen Regio Shuttle RS1, Baureihe 650

€ 249,– *



N mfx DCC VI 15+

36966 Dieseltriebwagen Regio Shuttle RS1, Baureihe 650

€ 249,– *

Alle Modelle serienmäßig mit Pufferspeicher ausgestattet

N mfx DCC VI 15+

38800 Elektrolokomotive BR 186

€ 449,– *

* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.

www.maerklin.de
www.trix.de

www.facebook.com/maerklin
www.facebook.com/trix

Entweder / oder

oder auch ganz anders ...

Der Bahnhof Lichtenstein liegt am oberen Ende der Zahnradstrecke Honau–Lichtenstein. Trotz seiner bescheidenen Abmessungen ist daher viel Betrieb auf kleiner Fläche garantiert. Wenn es jetzt noch die 97.5 in Großserie gäbe ...

Der beliebte „Donald Duck" kommt als H0-Modell von L.S. Models. Wir haben den Triebzug gründlich getestet.

Als nicht ganz ernst gemeintes Betriebsdiorama stellen wir die „Arche Noah" von Luc de Martelaer vor. Noah verlädt seine Tiere nämlich mit der Feldbahn.

Und schließlich stellen wir noch zwei TT-Neuheiten vor: die moderne DE 18 von Arnold und die Großdiesellok der DR, Baureihe 132 von Tillig.

Bei den Neuheiten berichten wir über den aktuellen Servodecoder von YaMoRC.

Fotos: MK (2), Christiane van den Borg, Heiko Herholz, Sebastian Koch (2)

Liebe Leser,

was ist bei einer Modellbahn wichtiger: die Vorbildtreue oder die Fantasie des Modellbahners? Sie werden jetzt zu Recht sagen: „Hä, was ist das denn für ein seltsamer Gegensatz?" Und tatsächlich gibt es ja in diesem Hobby eine unglaubliche Bandbreite an Möglichkeiten, wie man denn an die Nachgestaltung der großen weiten Welt im Kleinen herangehen kann.

Da gibt es die berühmten Nietenzähler, an deren Existenz fest geglaubt wird, auch wenn sie noch nie jemand in freier Wildbahn beobachtet hat. Die Antipoden dieser Gattung bilden sozusagen die Extrem-Teppichbahner, die im Stil ihrer frühesten Jugend Gleise auf dem Boden verlegen und dann ohne Hemmungen und erst recht ohne Fahrplan durchs Wohnzimmer kacheln.

Und ich wage jetzt mal die Behauptung: Ein jeder ist auf seine Weise glücklich. Ich selbst freue mich über jede vorbildgerechte Nietreihe und versuche, falsche Nietköpfe geflissentlich zu übersehen. In der Regel klappt das ganz gut. Ich hatte aber auch mal eine Phase, in der jede Menge Trix-C-Gleise im Wohnzimmer lagen und wir mit dem Schienenbus und seinem lauten Signalhorn die Katze aufgeschreckt haben. Wir hatten im wahrsten Sinne des Wortes „Spassss wie die Blagen". (Die Katze hat sich übrigens nach dem vierten oder fünften „Üüüüüüüük" nicht weiter irritieren lassen.)

Ähnlich groß ist das Spektrum bei Anlagen. Gleich zwei Beispiele haben wir in dieser Ausgabe. Da ist zum einen der Bahnhof Lichtenstein zu nennen, den Beat Brenneisen so genau wie möglich nachgebaut hat. Gleisanlagen und Gebäude entsprechen exakt dem Vorbild. Auch die Fahrzeuge sind überaus authentisch; leider gibt es die württembergische Zahnradlok bislang nur als äußerst seltenes Messing-Handarbeitsmodell von Micro-Metakit. Um die 94.1 und die Wagen hat sich Brawa schon vor Jahren verdient gemacht. Alles also genau nach Vorbild.

Und da ist zum anderen die Arche Noah von Luc de Martelaer. Er hat das biblische Gleichnis einfach mal in unsere Zeit übertragen und stellt den ollen Kahn nach Art einer modernen Roll-on-roll-off-Fähre mit Feldbahn dar. Hinreißend zu sehen, wie die Tiere – immer zwei von jeder Art – in Szene gesetzt wurden. Wir hatten jedenfalls schon beim Fotografieren in Walferdange unsere helle Freude.

Modellbahn muss man also nicht bierernst nehmen und kann das Hobby – wie Luc es so schön gezeigt hat – auch mit einem verschmitzten Lächeln betreiben. Die Begeisterung der Zuschauer, insbesondere der Zuspruch der jungen Modellbahner in spe, war ihm jedenfalls sicher. An dieser kindlichen Freude sollten wir uns (zumindest hin und wieder) ein Beispiel nehmen – meint Ihr

Martin Knaden

MIBA

Inhalt

APRIL 2025

Ab Seite 8
TITELTHEMA

Foto: MK

Betrieb im Bahnhof Lichtenstein

Der Bahnhof Lichtenstein war einst Endpunkt der Steilstrecke von Honau auf die Schwäbische Alb hinauf. Beat Brenneisen hat auf seinem Anlagenteilstück Gleisanlagen und Gebäude akribisch nachgestaltet.

S. 42

FELDBAHN UND ARCHE

Könnte die Arche Noah mit der Feldbahn beladen worden sein? Luc de Martelaer zeigt, wie es gewesen sein könnte – außerdem wird dabei die Frage

Foto: C. van den Borg

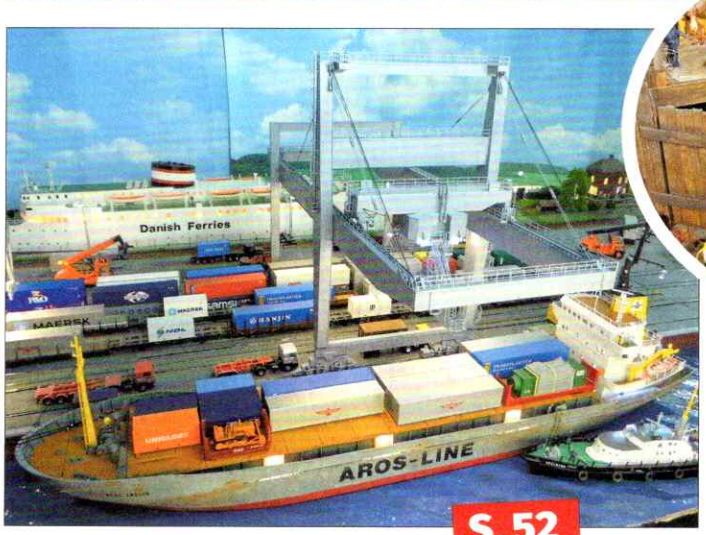
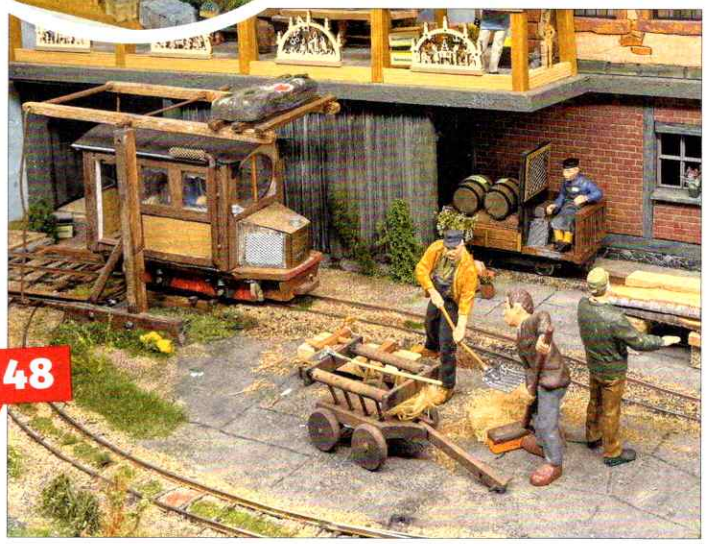


Foto: Andreas Lange

S. 52

HAFEN UND CONTAINER

Auf der Anlage „Schiff & Hafen" von Andreas Lange wurde es Zeit für etwas Neues – und dort ist jetzt nicht nur der Containerterminal hinzugekommen.



S. 48

VIEL HOLZ IM ERZGEBIRGE

Etwas Übertreibung gehört dazu – beim Bau der kleinen Ausstellungsanlage konnten Ilona und Bernd Rüger ihrer Phantasie freien Lauf lassen.

Foto: MK

Foto: MK

Foto: Bernd Zöllner

MODELLBAHN-ANLAGE

Neues aus Lichtenstein 8
Der Endbahnhof der Steilstrecke als Betriebsdiorama

Warum das Einhorn ausgestorben ist 42
Noahs Arche und die Feldbahn

Holz auf schmalster Spur 48
Eine Feldbahnanlage im Maßstab 1:22,5

Die Box beherrscht die Welt 52
Containerterminal mit Hafenumschlag in H0

Irgendwo im flachen Land 92
Auf Regel- und Schmalspurgleisen durch Pommern

VORBILD

Eilige Enten 16
Die Intercity-Triebzüge der Baureihe 403/404

Güglingen mal zehn 24
Württembergische Lokschuppen – die Vorbilder

MIBA-TEST

Erstklassiger ET 20
Der ET 403 als H0-Modell von L. S. Models

Gebaut für Reisezüge 60
Die Baureihe 132/232 als TT-Modell von Tillig

Moderne Rangierlok 68
Die DE 18 als TT-Modell von Arnold

BASTELTIPP DES MONATS

Stabile Quertragwerke 31
Querjoche für die Fahrleitung im Eigenbau

VORBILD + MODELL

Vom Feld in die Fabrik 36
Eine Zuckerfabrik im Modell (5. Teil)

NEUHEIT

Für alle Fälle 66
Der Servodecoder YD8248 von Yamorc

BRANCHE INTERN

Vielfältiges Programm 80
Intermodellbau Dortmund vom 10. bis 13. April 2025

RUBRIKEN

Zur Sache 3
Leserbriefe 6
Mini-Markt 74
Termine 82
Bücher 84
Neuheiten 86
Vorschau · Impressum 98

S. 16

ET 403/404 – DAS MODELL UND SEIN VORBILD

Bei L. S. Models erschien aktuell das Modell des Triebzugs 403 – besser bekannt unter dem Spitznamen „Donald Duck". Bernd Zöllner hat das H0-Modell mit seinen zahlreichen Digitalfunktionen ausführlich getestet und berichtet über das Vorbild und dessen Einsätze.

Foto: Sebastian Koch

S. 60

DIE BR 132 VON TILLIG IN TT

Sebastian Koch hat sich das neue H0-Modell von Piko angesehen und ausführlich getestet. Außerdem stellt er typische Zugbildungen mit dieser Lok vor – in der Zeit, als Bundes- und Reichsbahn zusammenwuchsen, spielte sie eine wichtige Rolle.

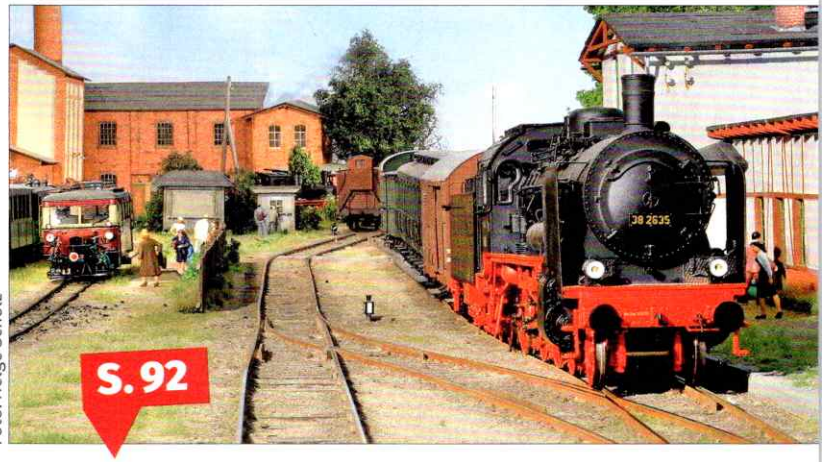


Foto: Helge Scholz

S. 92

MIT DER BAHN ÜBERS FLACHE LAND

Die Zimmeranlage von Jan Schulz in der Baugröße 0 überzeugt mit ihrer perfekt eingefangenen Nebenbahnstimmung – der kleine Bahnhof weist neben den Regelspurgleisen auch einen Schmalspurteil auf.

Die Macher der Ausstellung in der Stadthalle Mörlenbach, nachdem das Modularrangement fertig aufgebaut war.

So erreichen Sie die MIBA-Redaktion:

GeraMond Media GmbH
Redaktion MIBA
Infanteriestraße 11a
80797 München
E-Mail: redaktion@miba.de
Fax: 089 / 13 06 99 100

MIBA-Jahrgang 2024: Das WÜP

Ausstellung am Originalschauplatz

Das Weschnitztal-Überwaldbahn-Projekt (WÜP) war im Rahmen einer Publikumsausstellung von 30. Januar bis 2. Februar 2025 im Mörlenbacher Bürgerhaus zu sehen. Der Charakter dieser Ausstellung war diesmal ein anderer als sonst üblich, denn der Veranstalter war nicht eine Modellbahnmesse oder Ähnliches, sondern die Gemeinde Mörlenbach. Das Publikum dieser Ausstellung war deshalb auch ein anders. Es waren die Einheimischen aus der Umgebung, die diese Geschichte der Eisenbahnstrecken im Odenwald sehen wollten. (Auch meine 92-jährige Mutter war mit ihrem Rollator dabei!)

Ich besuchte diese faszinierende Ausstellung mehrere Male. Diesmal stand für mich aber nicht nur die Modellbahn im Vordergrund, sondern auch das, was das WÜP ausmacht: Die Geschichte dieser beiden sehr interessanten Nebenstrecken im Odenwald. Ich selbst kenne die Geschichte dieser Bahnen noch, da ich ursprünglich aus Mörlenbach komme. Meinen damaligen Weg zur Schule in Birkenau habe ich in den Schienenbussen und in den Zügen mit den B3yg-Umbauwagen und der V 100 zurückgelegt.

Während meiner Besuche der Ausstellung geschah es, dass ich von anderen Besuchern der Ausstellung deren Geschichten und Anekdoten erzählt bekam. Eine dieser Geschichten möchte ich Ihnen nicht vorenthalten:

Es geschah in den 1970er-Jahren. Der morgendliche Schienenbus von Mörlenbach nach Wahlen schaffte die Steigung zwischen Mörlenbach und Weiher nicht. Angeblich hatten Unbekannte die Schienen mit Butter beschmiert. Das Sanden half irgendwann nicht mehr, da der Sandvorrat aufgebraucht war. Die Schülerinnen und Schüler aus Weiher kamen deshalb nicht in der Schule in Wald-Michelbach an.

An dieser Stelle möchte ich mich herzlich bei den Mitgliederinnen und Mitgliedern des WÜP-Teams bedanken.

Clemens Wohlfart, per Mail

Anm. der Redaktion:
Sehr geehrter Herr Wohlfart,
Herzlichen Dank für Ihre freundlichen Worte, welche die Organisatoren der Ausstellung sehr erfreut haben. Wie wir vom Verein erfahren haben, ist eine weitere Ausstellung dieser Art bereits in Planung. Wir werden zu gegebener Zeit darauf hinweisen.

Die V 200 hat als Vorserienlok eine etwas andere Frontgestaltung.

MIBA 3/2025: V 200 002 von Märklin

Zurüstteile

Mit großem Interesse habe ich Ihren Test über die V 200 002 gelesen. Diese zu Recht als ikonisch bezeichnete Lok passt perfekt zu meinem Anlagenthema „Bundesbahn der Epoche III". Insbesondere die Maschinenraumeinrichtung mit ihren freistehenden Leitungen und dem vollen Durchblick macht das Modell auch technisch zu einem Blickfang. Die Maschinenraumbeleuchtung unterstreicht das noch zusätzlich.

Im Fazit wird dann aber erwähnt, dass noch Details fehlen. Das muss jedoch kein großer Kritikpunkt sein, denn solche Feinheiten lassen sich doch ratzfatz nachrüsten. Also schnell mal die Bastelkiste durchwühlt, eine Heizdampfkupplung aus dem Zurüstbeutel der Roco-V 200 „ausgeliehen", ein Loch an passender Stelle in die Schürze gebohrt – und schon sieht das Modell noch etwas vorbildgerechter aus als eh schon. Es bedankt sich für den Basteltipp:

Ludwig Lederer, Nürnberg

Zumindest im Modell existiert der Bahnhof Kräwinklerbrücke weiter.

MIBA 2/2025: Bahnhof Kräwinklerbrücke

Ergänzung

Ein interessanter Bericht über eine wirklich gelungene Modellumsetzung des leider nicht mehr existierenden Bahnhofs Kräwinklerbrücke. Als Ergänzung hätte ich noch den Hinweis auf einen entsprechenden Anlagenvorschlag in MIBA 11/1992.

Dirk Ortlinghaus, per Mail

Glückwunsch

Meinen Glückwunsch an den Erbauer dieser Anlage! Da ist ihm – im Gegensatz zu so vielen, der Fantasie entsprungenen Modellbahnanlagen – ein Projekt von großer Authentizität gelungen. Nicht nur die Vorbildtreue hat mich sehr erfreut, auch die zahlreichen Details und ihre präzise Umsetzung künden vom aufmerksamen Auge des Beobachters. Ich hoffe sehr, dass die Anlage auch mal im Raum Wuppertal auf einer Ausstellung zu sehen sein wird.

Carl Bovenschulte, Ennepetal

Leserbriefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Unter Berücksichtigung der gültigen Datenschutz-Grundverordnung können wir Leserbriefe künftig nur noch abdrucken, wenn diese bei Einsendung explizit als Leserbrief gekennzeichnet sind. Personenbezogene Daten werden nur für die Veröffentlichung der Leserbriefe verwendet, eine weitere Nutzung oder Speicherung findet nicht statt.

EINSTEIGER-ANGEBOT

Werden Sie zum SPEZIAListen

2 für nur € 12,90
(statt ~~€ 25,80~~)

- ✓ **2für1-Angebot: Sie sparen die Hälfte!**
- ✓ **Kein Risiko: Sie können jederzeit kündigen!**
- ✓ **Die *MIBA Spezial*-Hefte kommen bequem frei Haus***

Gute Gründe, warum Sie *MIBA Spezial* lesen sollten

MIBA-Spezial ist die ideale Ergänzung für Ihr Hobby. Es berichtet sechsmal im Jahr über ausgewählte Bereiche der Modelleisenbahn und gibt Ihnen einen tieferen Einblick in die verschiedensten Spezialgebiete.

In gewohnter *MIBA*-Qualität zeigen Ihnen kompetente und erfahrene Autoren, was dieses Hobby auszeichnet. Verständliche Texte und hervorragendes Bildmaterial machen jedes *MIBA-Spezial* zu einem wertvollen Nachschlagewerk.

Überzeugen Sie sich jetzt von dieser Pflichtlektüre für den engagierten Modelleisenbahner und sparen Sie dabei noch jede Menge Geld.

Hier geht´s direkt zum Abo

Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich MIBA Spezial ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für **€ 12,50 pro Heft** sechsmal im Jahr frei Haus (**Jahresabo € 75,-**).

* nur im Inland

Jetzt online bestellen unter www.miba.de/spezial

DER ENDBAHNHOF DER STEILSTRECKE ALS BETRIEBSDIORAMA IN H0

Neues aus Lichtenstein

Bereits in MIBA 8/2020 stellte Beat Brenneisen sein Modell des württembergischen Bahnhofs Honau vor – nun folgte mit Lichtenstein der Endpunkt der ehemaligen Steilstrecke. Auch hier wurden Gleisanlagen und Gebäude genau nach dem Vorbild gestaltet.

▶ Beim Betrieb auf der Steilstrecke von Honau nach Lichtenstein kamen die württembergischen Zahnradloks der BR 97.5 zum Einsatz.

Dampfbetrieb im Bahnhof Lichtenstein auf der Schwäbischen Alb. Nachdem die 97.5 den kurzen Personenzug aus Honau die Zahnradstrecke hinaufgeschoben hat, wird sie abgekuppelt. Im Vordergrund steht 94 126 bereit, um den Zug zur Weiterfahrt in Richtung Schelklingen zu übernehmen. Das Modell der 97.5 stammt von Micro-Metakit, die 94.1 (eine ehemalige württembergische Tn) kommt von Brawa.

Das Vorbild Lichtenstein

BAHNHOF UND STEILSTRECKE

Mit Volldampf geht es im Zahnstangenabschnitt am Honauer Einfahrsignal vorbei den Berg hinauf. Die Zahnradlok der Baureihe 97.5 schiebt den Zug, die 64 518 an der Spitze bewegt nur ihr Eigengewicht. Das Lokpersonal hatte dabei den Wasserstand im Kessel zu beachten, keinesfalls durften zur Vermeidung von Schäden die Rauchrohre durch die Steigung der Strecke trocken liegen. *Fotos: Sammlung Brenneisen*

Als die Winter noch kalt waren – beim Skiverkehr in den 1950er-Jahren herrschte Hochbetrieb ...

Das Empfangsgebäude gibt es heute nicht mehr, es wurde wenige Jahre nach der Stilllegung abgerissen. Am letzten Betriebstag gab es indes noch einmal großen Andrang.

Nach dem Aufstieg der Züge an der Zahnstange nach Lichtenstein tat sich dem Betrachter lange Jahre eine Bahnanlage von erstaunlichem Ausmaß auf der Alb auf. Vom Lokschuppen auf der Honauer Seite bis zur letzten Weiche Richtung Engstingen betrug die Länge des Bahnhofs rund 700 m. Freilich bedingte nicht der Personenverkehr die Ausdehnung der Anlagen: Die Güterzüge mussten ab Honau in Tranchen zu 100 t gestückelt über die Rampe geschoben und in Lichtenstein wieder zusammengekuppelt werden.

Nach der Eröffnung der Strecke am 01.10.1893 waren die Anlagen zunächst noch bescheiden. Das Bahnhofsgebäude entstand auf der Basis eines von der Königlich Württembergischen Staats Eisenbahn (KWStE) standardisierten Bahnwärterhauses, an das noch eine Wartehalle angebaut wurde, die bis in die 1960er-Jahre sogar bewirtschaftet war. Dazwischen war sogar ein Aussichtsturm geplant, dessen Errichtung aber mangels ausreichend großartiger Aussicht unterblieb. Auch ein freistehender kleiner Güterschuppen wurde gebaut.

Es gab anfangs nur ein Gleis in Lichtenstein. Zunächst war geplant, die Züge mit zwei Zahnradloks

an der Spitze die Rampe hinauf zu ziehen. Kurz vor der Betriebseröffnung wurde diese an sich praktische Betriebsform von der Eisenbahnaufsicht aus Sicherheitsgründen untersagt. Die Zahnradlok musste die Züge schieben, der Einsatz von zwei Maschinen am selben Zug war nicht gestattet. Damit musste auch die Anhängelast halbiert werden. Bereits wenige Wochen nach der Betriebseröffnung wurden daher die Gleisanlagen um ein Umfahrgleis und ein Stumpfgleis erweitert. Mitten auf dem Bahnübergang an der Traifelbergstraße entstand die auffällige Gleiskreuzung – die Gleise 2 und 3 wurden mit einer doppelten Gleisverbindung versehen, was dem Gleisplan zum Nachbau den nötigen Pfiff gibt. Möglicherweise hatte man bereits zuvor in der weisen Vorahnung, dass die lockeren Vorschriften zum Zahnradbetrieb verschärft werden könnten, Schienen und Weichenteile beim Hersteller bestellt, sodass sie in kürzester Zeit eingebaut werden konnten. Zum Betrieb auf der Zahnradstrecke war es nun erforderlich, eine zusätzliche Zahnradlok in Honau zu stationieren. „Auf der Schanz", einem ebenen Gelände neben dem Zahnstangenende, wurde ein einfacher Schuppen zum Einstellen einer Lok und eine Drehscheibe zum Wen-

Die Schienenbusgarnitur aus VT 95 und VB 142 hat den Bahnhof Lichtenstein erreicht. Auf ihrer Fahrt von Honau über die Steilstrecke mit dem Zahnstangenabschnitt wurde sie von der 97.5 geschoben.

Nach der Ankunft musste die 97.5 abgekuppelt werden. Danach konnte sie für den nächsten Einsatz bereitgestellt werden. Mit der Einführung der Zahnradschienenbusse VT 97.9 war diese umständliche Prozedur nicht mehr erforderlich.

Die Zahnradlok setzt am Empfangsgebäude vorbei zurück und fährt zur Drehscheibe vor dem Lokschuppen.

Ein kleiner Bahnhof mit Lokschuppen und Drehscheibe

den errichtet. Damit bekam Lichtenstein den Rang eines Bahnhofs.

Als ab 1923 die neuen starken Zahnradloks der BR 97.5 von der Maschinenfabrik Esslingen geliefert wurden, musste der Lokschuppen neu gebaut werden. In dieser Form ist er erhalten geblieben, da er von der Lichtensteiner Feuerwehr betreut und als Museum genutzt wird. Die mit Erde verfüllte Drehscheibengrube davor ist noch gut zu erkennen. Bereits 1901 wurden die Gleisanlagen mit der Verlängerung der Strecke nach Schelklingen in Richtung Ulm am 01.08.1901 erneut erheblich erweitert; sie blieben dann bis zur Aufgabe des Betriebes mit Zahnraddampfloks 1962 so bestehen.

1913 plante man abermals eine Erweiterung der Gleisanlagen um ein Güterzug- und ein Verladegleis. In der Mitte der Bahnanlage war ein neues Bahnhofsgebäude mit Güterschuppen in ländlichen repräsentativen Barockformen geplant, wie es in Württemberg damals vielerorts Mode war. Dazu war ein weiteres Eisenbahnerwohnhaus neben dem bereits Bestehenden vorgesehen, das alte Stationsgebäude sollte zu einem weiteren Eisenbahnerwohnhaus umgebaut werden. Die Erweiterungen unterblieben jedoch wegen des Kriegsausbruchs und den folgenden schlechten Zeiten.

Der Betrieb im Bahnhof Lichtenstein

Die Weichen und Signale für die teilweise recht aufwendigen Rangiermanöver beim Umsetzen der Loks wurden über ein Hebelwerk bedient, welches erst später in einem vor der Witterung schützenden Anbau eingepackt wurde. Das Besondere daran war, dass die Weichen nicht mit Seil- und Drahtzügen bewegt wurden, sondern mittels wintersicheren Rohrgestängen und Winkelhebeln.

Schon im Zweiten Weltkrieg ließ man, wohl aufgrund des kriegsbedingten Lokmangels, die Zahnradlokomotiven die Züge mitsamt den Tal-Lokomotiven über die Steilstrecke befördern, wodurch die Züge in Lichtenstein ohne Umsetzen der Lok mit zeitraubender Bremsprobe gleich weiterfahren konnten. Nach dem Krieg wurde diese Praxis mit einer Änderung der Steilstrecken-Vorschrift legalisiert. Die Zuglokomotiven blieben bei der Bergfahrt auf dem Zahnradabschnitt vorne am Zug, mussten jedoch zur Entlastung der schiebenden Zahnradlok mitarbeiten.

Fotos: MK (8), Beat Brenneisen (4)

Unten: Die Tenderlok der Baureihe 94.1 hat den kurzen Personenzug aus zwei Wagen württembergischer Bauart übernommen.

Nach kurzem Aufenthalt setzt der Personenzug – nun mit der 97.5 voran – seine Fahrt in Richtung Honau fort. Ganz rechts ist noch die Drehscheibe zu erkennen, beim Vorbild begann der Zahnstangenabschnitt gleich hinter dem Lokschuppen.

Güterzüge mussten in der Regel getrennt werden und wurden in mehreren Fuhren die Steilstrecke hinaufgebracht – ihr Gewicht durfte 100 t nicht überschreiten.

Anzeige

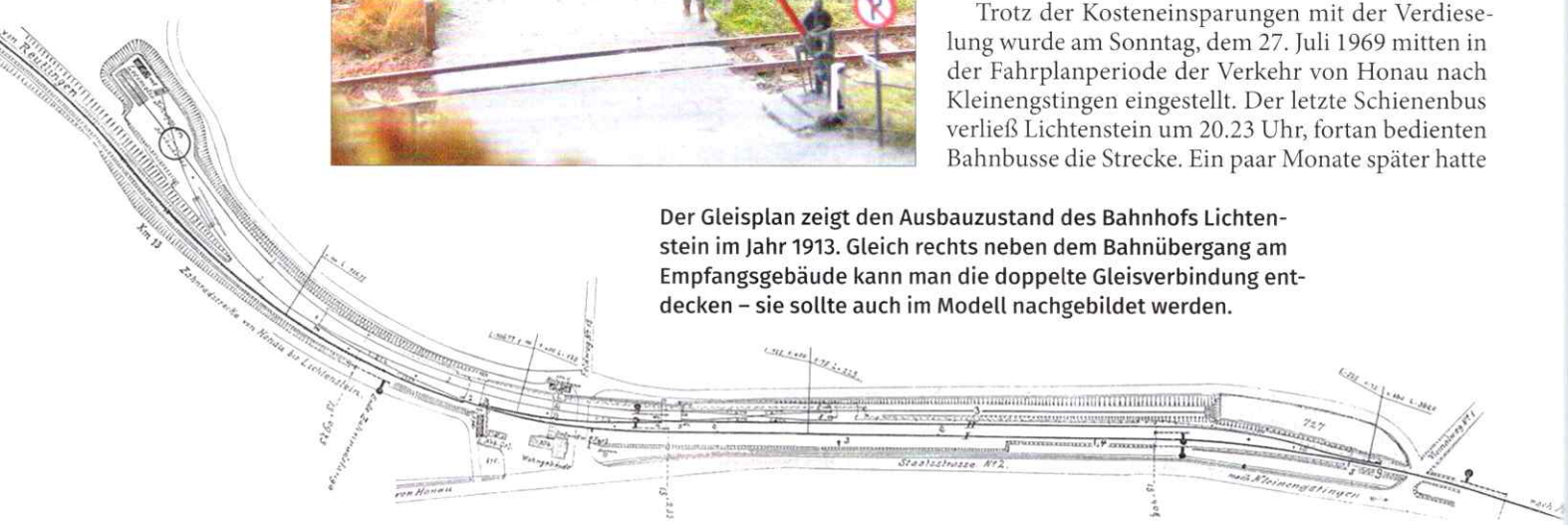
Leider gibt es kein Modell der Zahnradschienenbusse VT 97 901-906. Bis dahin muss der VT 98 von Roco als „Platzhalter" dienen.

Gleich neben dem Empfangsgebäude liegt in Lichtenstein ein Bahnübergang, der Bahnsteig schließt sich auf der linken Seite an.

Dadurch musste ihr Gewicht nicht der zulässigen Anhängelast bei der Bergfahrt angerechnet werden.

Anfang der 60er-Jahre entwickelte die Deutsche Bundesbahn aus den bewährten roten Schienenbussen die Serie der Triebwagen VT 97 901–906 mit Zahnradantrieb. Diese gingen im September 1961 in Betrieb. Zum gleichen Zeitpunkt wurde der nur noch geringe Güterverkehr über die Zahnradbahn eingestellt und die verbliebenen drei Zahnraddampfloks ausgemustert. Zahlreiche Weichen und Gleise und die doppelte Gleisverbindung wurden bei der Vollinstandsetzung der Zahnradstrecke 1961 ausgebaut. Das ergab eine erhebliche Einsparung an Instandhaltungskosten. Dank der Zahnradschienenbusse war eine Beschleunigung des Bahnbetriebes möglich, denn es musste keine Zahnradlok mehr an- und abgekuppelt werden – und die vor der Talfahrt stets notwendige Bremsprobe konnte der Triebwagenführer vom Führersitz aus vornehmen.

Trotz der Kosteneinsparungen mit der Verdieselung wurde am Sonntag, dem 27. Juli 1969 mitten in der Fahrplanperiode der Verkehr von Honau nach Kleinengstingen eingestellt. Der letzte Schienenbus verließ Lichtenstein um 20.23 Uhr, fortan bedienten Bahnbusse die Strecke. Ein paar Monate später hatte



Der Gleisplan zeigt den Ausbauzustand des Bahnhofs Lichtenstein im Jahr 1913. Gleich rechts neben dem Bahnübergang am Empfangsgebäude kann man die doppelte Gleisverbindung entdecken – sie sollte auch im Modell nachgebildet werden.

man die Gleise abgebaut und anderweitig wiederverwendet. Die Zahnstangen wurden verschrottet, nur ein paar einzelne kurze Sammlerstücke blieben übrig. Das Bahnhofsgebäude bekam noch eine zweijährige Schonfrist und wurde dann ebenfalls zusammen mit dem Eisenbahnerwohnhaus mangels Verwendung geschleift. Seit Jahren bestehen Pläne, die Strecke von Reutlingen bis Kleinengstingen zu reaktivieren. Sie würde sich ausgezeichnet in das regionale Bahnnetz einfügen.

Der Bahnhof Lichtenstein im Modell

Als ich mit dem Bau des Dioramas begann, suchte ich mir den interessantesten Teil des Bahnhofes zwischen dem Lokschuppen und der doppelten Gleisverbindung aus. Mein Ziel war, das Diorama auch allein noch tragen zu können. Die Gleisentwicklung zwischen dem Stationsgebäude und der Drehscheibe habe ich daher auf ein Drittel der effektiven Länge gestaucht. Das gefiel mir aber schließlich nicht mehr – das wollte ich daher anders machen. An Silvester 2012 sah es auf meinem Diorama schließlich so aus wie beim Vorbild im Jahr 1969. Ein Eisenbahnkran entfernt das „handelsübliche" Gleis mit den zu engen Radien von der Sperrholzgrundplatte. Stattdessen wurden jetzt die flexiblen Weichen von Weinert eingebaut – sie können wunderschön in leichte Radien verlegt werden. Somit entspricht nun die Gleisabwicklung meinen Vorstellungen. Die doppelte Gleisverbindung stammt von Shinohara, einem japanischen Hersteller, der leider seine Produktion altershalber vor einigen Jahren eingestellt hat.

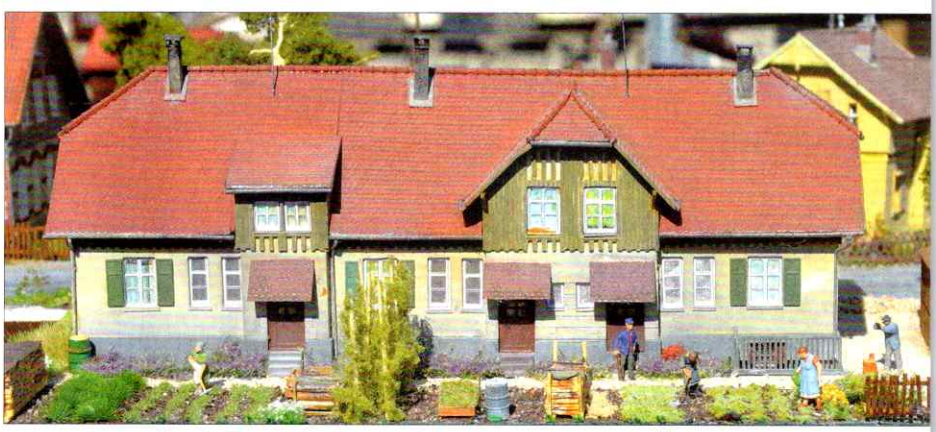
Die Landschaft entstand aus Styroporplatten, die Begrünung aus realistisch wirkenden Vegetationsmatten. Ich bevorzuge wegen der dezenten Farben diejenigen von Noch. Die Figuren stammen von Preiser – es lohnt sich, bei der Auswahl auf den exakten Zeitraum, also beispielsweise die 50er-Jahre und bezüglich der Bekleidung auf die Jahreszeit zu achten inzwischen gibt es hier eine große Auswahl.

Die Gebäude habe ich im Lauf der Jahre selbst gebaut. Sie bestehen aus Kunststoffplatten der Hersteller Auhagen, Kibri und Vollmer. Während man die Grundmaße der Gebäude aus den Situationsplänen des Bahnhofs Lichtenstein heraus interpolieren kann, war es zeitraubend, die Seitenansichten zu eruieren. Meist fand ich sie nach langer Suche auf alten Postkarten verschiedener Verkaufsplattformen. So kannte ich lange Zeit vom Eisenbahnerwohnhaus nur die Südseite, bis ich auf einem prachtvollen Winterbild erkennen konnte, dass die Nordseite genau gleich aussah! Originalzeichnungen des hübschen Empfangsgebäudes gibt es im Internet. Die Maße sind noch in Fuß angegeben, jedoch mit einem Umrechnungsmaßstab in Meter.

Viel Wissenswertes über die Bahnstrecke und deren Umgebung mit gutem Bildmaterial findet sich übrigens auf der Webseite von „Bildertanz Reutlingen" (rv-bildertanz.blogspot.com). Die Beiträge sind themenbezogen und fokussieren stets auf vergangene lokale Gegebenheiten. Den Machern muss man für ihr großes Können und Wissen ein Kränzchen winden!

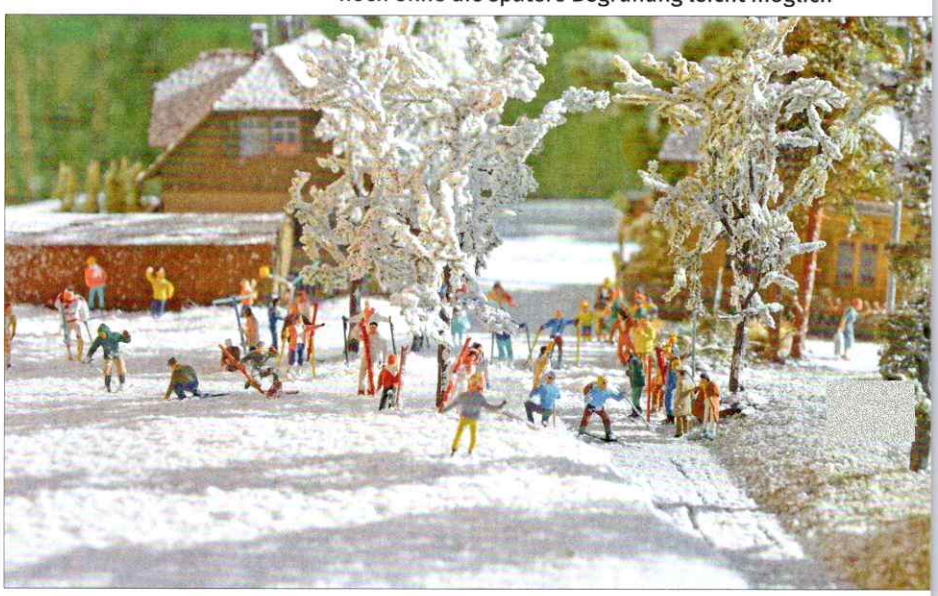
Beat Brenneisen

Das Empfangsgebäude von Lichtenstein von der Straßenseite, das Modell entstand komplett im Eigenbau aus Kunststoffplatten von Vollmer und Kibri. Das Vorbild entspricht weitgehend einem württembergischen Bahnwärterhaus, das mit einer kleinen Wartehalle ergänzt wurde.



Das markante Eisenbahnerwohnhaus auf der anderen Straßenseite gleich gegenüber dem Bahnhof wurde ebenfalls akribisch nachgebildet – es durfte auf der Anlage nicht fehlen.

Unten: Die schöne Winterszene auf dem Vorbildfoto (siehe Seite 10) wurde auch im Modell einmal nachgestellt – das war während der Bauphase noch ohne die spätere Begrünung leicht möglich



So wunderschön gestellt konnte nur der AEG-Werksfotograf den damals nagelneuen Triebwagen erwischen.
Foto: AEG-Werksbild, Slg. U. Hübner

DIE INTERCITY-TRIEBZÜGE DER BAUREIHE 403/404

Eilige Enten

Deutlich schneller als der berühmte Erpel aus Entenhausen waren die Triebzüge mit dem Spitznamen „Donald Duck" unterwegs. Bernd Zöllner erläutert die Technik der Züge und ihre Einsätze.

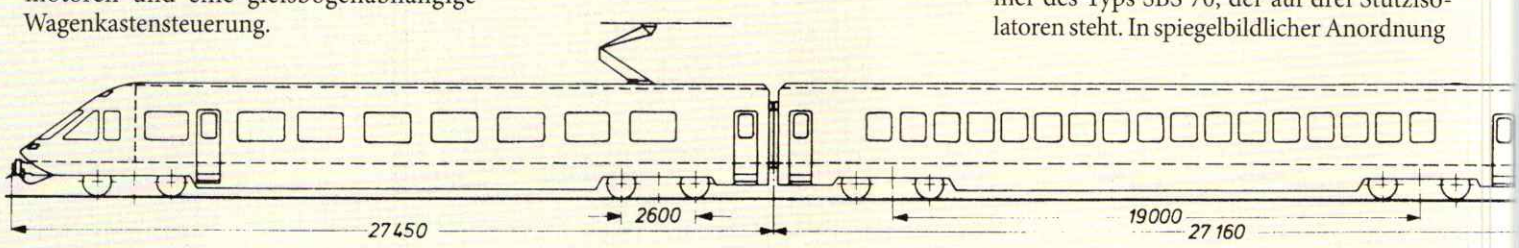
Für ihre geplanten Neu- und Ausbaustrecken mit Geschwindigkeiten bis über 200 km/h wollte die DB auch einen klassischen Triebwagen in der Praxis erproben. Denn die Zuggarnituren des seit Sommer 1971 eingerichteten und ausschließlich die 1. Klasse führenden Intercity-Netzes bestand aus 200 km/h schnellen Loks der BR 103 und Reisezugwagen der oberen Komfortklasse. Diesem Komfort-Anspruch sollte auch der neue Triebwagen entsprechen, gleichzeitig sollte modernste Technik zur Anwendung kommen: Also Leichtbau durch die Anwendung von Aluminium-Strangpressprofilen für den Wagenkasten, Thyristor-Anschnittsteuerung für die Fahrmotoren und eine gleisbogenabhängige Wagenkastensteuerung.

Die Forderung nach einem hohen Beschleunigungsvermögen führte dazu, dass alle Achsen angetrieben wurden, und der Wunsch nach Flexibilität, dass alle Endwagen beliebig mit Mittelwagen kombiniert werden konnten. Dies bedeutete, dass alle Einzelfahrzeuge über eine eigenständige elektrische Ausstattung verfügen und frei kuppelbar sein mussten. Wegen der Neigetechnik wurden daher alle Fahrzeuge untereinander mit einer Scharfenbergkupplung verbunden. Neben der inneren Ausgestaltung im „TEE-Komfort" war für das Äußere eine ansprechende und windschnittige Form gewünscht.

Im Frühjahr 1970 wurden zunächst drei vierteilige Triebzüge bestellt, die zwischen März und September 1973 geliefert und im AW München-Freimann in Betrieb gesetzt wurden. Ein vierteiliger Zug bestand aus zwei identischen Endwagen mit klassischen Abteilen, sowie einem Großraumwagen und einem Speisewagen als Mittelwagen. Hersteller der Wagenkästen waren Linke-Hofmann-Busch für die Endwagen, Messerschmitt-Bölkow-Blohm für die Mittelwagen, die luftgefederten Drehgestelle kamen von MAN.

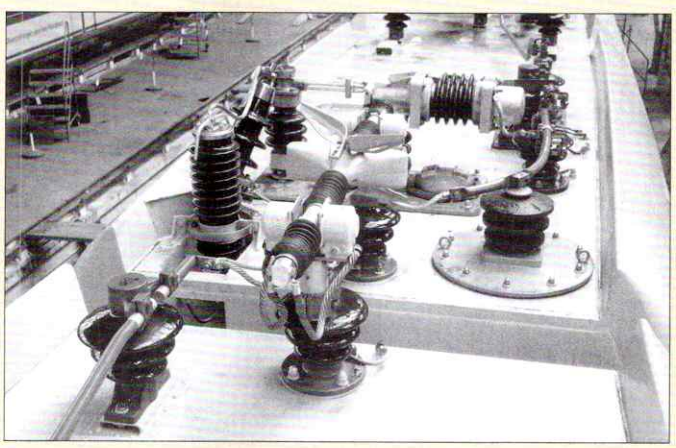
Für den elektrischen Teil wurde ein Konsortium aus AEG (37,5 %), BBC (25 %) und Siemens (37,5 %) unter Federführung der AEG gebildet. Dabei kamen bestimmte Baugruppen teilweise von einem Hersteller (Stromrichter von AEG, Trafos und Hauptschalter von BBC), während z.B. die mit dem ET 420 identischen Fahrmotoren von verschiedenen Herstellern kamen. Jeder der drei Hersteller war dann aber für die elektrische Ausrüstung eines kompletten Zuges verantwortlich: AEG für 403 001/002 mit 404 001/101, BBC für 403 003/004 mit 404 003/103 BBC und Siemens für 403 004/005 mit 404 004/104, was auch durch die entsprechenden Fabrikschilder an den Endwagen deutlich wurde.

Für die Stromabnahme befand sich auf jedem Endwagen ein Einholmstromabnehmer des Typs SBS 70, der auf drei Stützisolatoren steht. In spiegelbildlicher Anordnung



In auffälliger weiß-gelber Lackierung waren die 403 ab 1982 auf der Rheinstrecke unterwegs. Foto: Bernd Zöllner

waren die zugehörigen Konsolen für einen zusätzlichen Stromabnehmer zum Einsatz in der Schweiz bereits vorhanden. Da grundsätzlich mit dem hinteren Stromabnehmer gefahren werden sollte, hatte der ganze Triebzug eine durchgehende und kuppelbare Dachleitung. Alle Einzelwagen waren elektrisch autark und jeder verfügte über einen Hauptschalter. Der abgesenkte Stromabnehmer konnte durch einen zusätzlichen Dach-



Die Dachausrüstung von 403/404: Im Vordergrund die selbsttätige E-Kupplung, dahinter der Hauptschalter links der Überspannungsableiter und rechts vorn der Oberspannungswandler. Fotos (3): AEG, Slg. U. Hübner

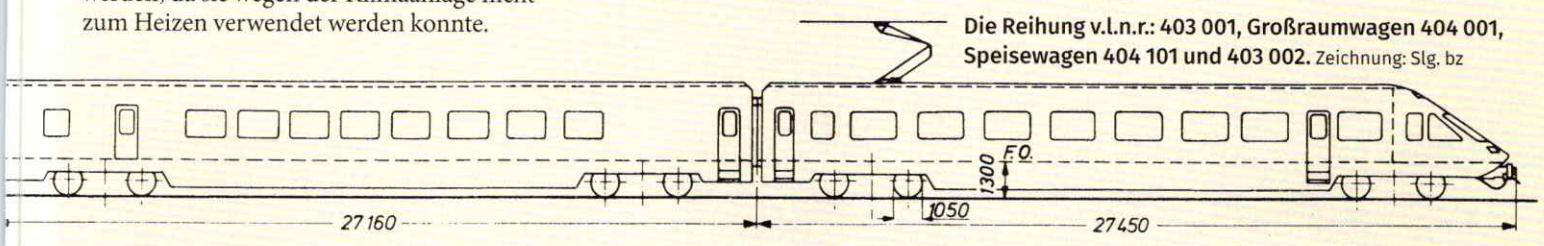
Reisen erster Klasse – das war die Domäne der Triebzüge 403/404. Leider währten diese ursprünglichen Einsätze nur von 1974 bis 1979.

trennschalter von der Dachleitung elektrisch getrennt werden, da die Auflaufhörner der Dachkontur zu nahe kamen.

Wegen der hohen Endgeschwindigkeit wurde der Triebwagen auch mit einer elektrischen Bremse ausgestattet, die im oberen Geschwindigkeitsbereich wirksam war. Die von den Fahrmotoren erzeugte Energie musste in Widerständen auf dem Dach vernichtet werden, da sie wegen der Klimaanlage nicht zum Heizen verwendet werden konnte.

Das Führerpult des 403 verfügte über einen Fahrschalter und einen Richtungsgriff.

Das Großraumabteil im 404 001 sollte vor allem Geschäftskunden ansprechen.



Die Reihung v.l.n.r.: 403 001, Großraumwagen 404 001, Speisewagen 404 101 und 403 002. Zeichnung: Slg. bz

Am 3. März 1974 erwischte der Fotograf den Triebzug 403 bei Probefahrten in Nürnberg Hauptbahnhof. Die offizielle Inbetriebnahme erfolgte erst zum Fahrplanwechsel am 26. Mai 1974. Foto: Bernd Zöllner

Zwischen Assmannshausen und Rüdesheim ist 403 003/002 am 3. Juli 1981 als Sonderzug Lt 36328 unterwegs. Foto: Joachim Bügel

Die Neigetechnik wurde schon sehr bald stillgelegt, weil der Fahrzeugkasten bei Oberleitungsbetrieb nur um je 2° geneigt werden konnte und dies bis 160 km/h eigentlich nicht gebraucht wurde.

Gemäß ihres anspruchsvollen Einsatzzwecks erhielten die Triebzüge auch eine ganz besondere Farbgebung: Der Wagenkasten einschließlich Dach war in Kieselgrau (RAL 7032) gehalten, das Fensterband passend zu den dunkel wirkenden und goldbedampften Fenstern Schwarzbraun (RAL 8022) gemischt mit Blutorange (RAL 2002) im Verhältnis 50:1. Der Farbton der Zierstreifen oberhalb und unterhalb des Fensterbandes war eine 1:1-Mischung aus Blutorange (RAL 2002) und Reinorange (RAL 2004). Der Schürzenbereich war schwarzgrau (RAL 7021) und die Drehgestelle tiefschwarz (RAL) 8005).

Einsätze

Nach eingehenden Erprobungsfahrten wurden die Triebwagen der Baureihe 403 beim Bw München Hbf beheimatet und ab dem 26. Mai 1974 auf der Intercity-Strecke Bremen–München planmäßig eingesetzt. Als zum Fahrplanwechsel im Mai 1979 das zweiklassige Intercity-Netz eingeführt wurde, gab es für diese hochwertigen Einzelgänger plötzlich keine Einsatzmöglichkeiten mehr. Daher kamen sie nur noch im Charterverkehr zum Einsatz, bei dem auch Ziele in der Schweiz angefahren werden sollten. Dafür erhielten alle drei Triebzüge auf den Endwagen mit gerader Nummer (002, 004, 006) im Bw München Hbf nachträglich an der dafür vorgesehenen Stelle einen Stromabnehmer mit einer schmalen Wippe.

Da die Nachfrage zu derartigen Sonderfahrten im Rhein-Ruhr-Gebiet offenbar am größten war, wurden die Triebwagen am 15.1.1981 zum Bw Hamm umbeheimatet. Trotzdem waren die Laufleistungen dieses hochwertigen Zuges sehr gering, da boten Überlegungen der Lufthansa, für defizitäre innerdeutsche Flüge eine Alternative zu finden, eine Chance. Man einigte sich schließlich darauf, dass die Lufthansa die Fahrzeuge anmietete. Vor dem geplanten Einsatz im Zubringerverkehr zum Frankfurter Flughafen wurden sie aber noch zwischen Ende 1981 und Anfang 1982 bei LHB entsprechend dem neuen Einsatzzweck umgebaut. Bei dieser Gelegenheit wurden die Schweizer Stromabnehmer bis auf deren Stützisolatoren wieder entfernt, welche bis zur Ausmusterung auf dem Dach blieben. Ab März 1982 pendelten die Triebwagen der Baureihe 403 viermal täglich als „Lufthansa Airport-Express" zwischen Düsseldorf Hbf (ein Jahr später vom Düsseldorfer Flughafen) und dem Flughafen

Frankfurt (Main). Sie konnten nur mit einem Flugticket der Lufthansa benutzt werden und wurden daher ähnlich wie ein Flugzeug bewirtschaftet. Im Speisewagen wurde aus der Küche zunächst ein Gepäckraum und alle Wagen (außer dem Großraumwagen) erhielten eine Galley zur Bereitstellung von Speisen und Getränken. Später gab es statt des Gepäckraums im Speisewagen kleinere Gepäckabteile in den übrigen Wagen. Durch diese Änderungen reduzierte sich das Sitzplatzangebot beim Lufthansa-Einsatz geringfügig.

Das äußere Erscheinungsbild wurde ebenfalls dem neuen Betreiber angepasst. Der obere Bereich des Wagenkastens einschließlich des Fensterbereiches wurde wieder kieselgrau (RAL 7032) lackiert, der Bereich unter den Fenstern erhielt einen Anstrich in Melonengelb (RAL 1028) und der Schürzenbereich blieb schwarzgrau (RAL 7021).

In dieser Form wurden die Triebzüge über zehn Jahre lang erfolgreich eingesetzt. Insbesondere die touristisch sehr attraktive Rheinstrecke war bei Lufthansa-Flug- bzw. Fahrgästen sehr beliebt und die Anzahl der Fahrgäste stieg ständig. Dies hatte zeitweise immer neue Kompositionen zur Folge. Die vierteilige Einheit wurde manchmal durch

Die zweite Karriere als Airport-Express der Lufthansa zwischen den Flughäfen Düsseldorf und Frankfurt/M währte länger als die Einsätze bei der DB.

einen 3. Mittelwagen verstärkt, ebenso wurde als Doppelgarnitur gefahren, bestehend aus einer vierteiligen und einer zwei- oder dreiteiligen Einheit.

Das Ende wurde schließlich im elften Jahr eingeläutet, als zwei Dinge zusammen kamen: Nachlassende Nutzung des Angebotes durch Lufthansa-Passagiere und die Notwendigkeit einer Hauptuntersuchung. Die DB erwartete, dass diese Kosten von der Lufthansa teilweise übernommen werden, gleichzeitig sollten auch die Mietkosten erhöht werden, was den Betrieb des Airport Express für die Lufthansa unwirtschaftlich gemacht hätte. Daher kam bereits zum Fahrplanwechsel am 23.5.1993 das Aus für den eleganten Triebwagen.

Die Fahrzeuge wurden im AW Nürnberg abgestellt, am 31.7.1995 z-gestellt und schließlich am 1.8.1995 ausgemustert. In Nürnberg verrotteten sie mehr oder weniger, weil sie u.a. auch als Ersatzteilspender für den

Am 10. Juni 1982 befuhr dieser 403 in der Airport-Express-Lackierung die linke Rheinstrecke bei Boppard. Foto: Bernd Zöllner

Abgestellt in Neustrelitz wurden die Züge Opfer von Sprayern. Aktuell läuft ein Rettungsversuch, um zumindest einen Zug wieder betriebsfähig zu machen. Foto: Thomas Landwehr

ET 420 ausgeschlachtet wurden. Die Bemühungen einer BSW-Gruppe zur Erhaltung eines Triebwagens waren in Anbetracht des desolaten Zustandes der Fahrzeuge zum Scheitern verurteilt.

Hinzu kam, dass die Wagenkästen aus Aluminium stark korrodiert waren und die Kosten unkalkulierbar wurden. Daher musste diese Gruppe ihre Bemühungen 1998 aufgeben. Ende des Jahres 2000 kam wieder etwas Hoffnung auf, als das private Eisenbahnverkehrsunternehmen PEG die drei Triebwagen übernahm und sie an verschiedenen Stellen in Mecklenburg-Vorpommern abstellte. Dies ist den Fahrzeugen sehr schlecht bekommen, denn sie wurden schnell Opfer von Vandalismus und Sprayern. Nach der Übernahme der PEG durch Arriva nahm man von einer Aufarbeitung wieder Abstand.

Inzwischen wurden die Fahrzeuge von Tobias Richter übernommen und konnten nach einem Zwischenaufenthalt in Espenhain (hier wurden der Endwagen 403 003 und der Mittelwagen 404 102 ausgeräumt und zerlegt) in Halberstadt sicher hinterstellt werden. Leider geriet die Aufarbeitung in Neustrelitz aus unterschiedlichen Gründen ins Stocken und wurde 2019 zugunsten der Aufarbeitung einer 103 vorläufig zurückgestellt. Zudem wurden die beiden erhaltenen Speisewagen zwischenzeitlich verschrottet. Die verbliebenen, teilweise fertiggestellten Fahrzeuge wurden 2022 bis auf Weiteres in Niederau hinterstellt. Herrn Richter kann man nur wünschen, dass es ihm gelingt, aus den verbliebenen Fahrzeugresten einen vollständigen Zug zu rekonstruieren und damit der Nachwelt zu erhalten. *bz*

ELEKTROTRIEBZUG 403 ALS H0-MODELL VON L.S. MODELS

Erstklassiger ET

Als erste Version seines Triebzuges 403/404 bringt L.S. Models die Ausführung in der Lackierung Lufthansa Airport-Express. Das vierteilige Modell ist mit zahlreichen Details und Digitalfeatures ausgestattet, wie Bernd Zöllner in seinem akribischen Test festgestellt hat.

Das elegante Erscheinungsbild des Vorbildes – Spitzname „Donald Duck" – wurde von L.S. Models in der maßstäblichen Ausführung hervorragend getroffen. Bei der Betrachtung aus der Modellbahnerperspektive fallen sofort die korrekt durchgebildeten Bremswiderstände mit den sehr feinen Schutzgittern ins Auge. Die fein detaillierte elektrische Dachausrüstung entspricht bei jedem Wagen genau dem Vorbild.

Die filigrane Nachbildung des Stromabnehmers vom Typ SBS 70 überzeugt vor allem durch die sehr geringe Anpresskraft. Da beim Vorbild alle Fahrzeuge angetrieben und elektrisch autark sind, gibt es die klassische Dachausrüstung mit Oberspannungswandler, Hauptschalter, Durchführungsisolator und Überspannungsableiter auf jedem Fahrzeug. Lediglich die kurze Verbindungsleitung von der Dachleitung zum Hauptschalter wurde nicht nachgebildet; sie wäre im Modell ohnehin nur hauchdünn geworden. Richtig wiedergegeben wurde auch die automatische Hochspannungskupplung, deren Fangarme im Modell kompatibel wären, wäre da nicht der vergrößerte Fahrzeugabstand …

Die spezielle, im Modell überzeugend umgesetzte Kopfform wird von der spitz zulaufenden Schnauze und den großen glasklaren und passgenau eingesetzten Scheiben geprägt, die den Blick in den Führerstand mit der genauen Nachbildung des Bedienpults ermöglichen. Gut gelungen sind die als Ätzteil ausgeführten Parallelogramm-Scheibenwischer. Auch die Form der unteren Stirnleuchten, die leicht nach oben und außen geneigt sind, wurden korrekt umgesetzt. Der (funktionslosen) Nachbildung der Scharfenbergkupplung fehlen leider auf der Unterseite die markanten Kabel und Luftschläuche.

Bei den glatten Seitenwänden führen vor allem die absolut spaltfrei eingesetzten Fenster zu einem perfekten Erscheinungsbild. Feine Gravuren in Kombination mit schwarz hervorgehobenen Dichtungen lassen die Türen erkennbar werden. Ebenso wurden die Stirnseiten mit ihren Wagenübergängen und Gummiwulstnachbildungen korrekt durchgebildet.

Oberhalb der Schürzen sind an jedem Fahrzeugteil auch die Kontrollleuchten für die Bremsprobe als separate Teile aus orange durchgefärbtem transparentem Kunststoff zu finden. Die Klappen und Gitter im Schürzenbereich sowie die Strukturen am Wagen-

Aufwendige Technik
DER ZUG HAT JEDE MENGE LEDS

Beim Digitalmodell lassen sich die Abteil- und die Gangbeleuchtung separat schalten. Auch die Führerstände können ja nach Fahrtrichtung beleuchtet werden. Der stirnseitige Lichtwechsel ist normal weiß-rot.

Erstklassig und elegant am Rhein entlang – das war für Geschäftsreisende damals die Erwartung, wenn sie mit dem „Donald Duck" unterwegs waren.

boden lassen erkennen, dass sich hier die gesamte Technik – elektrische Ausrüstung, Klimaanlage und Druckluftausrüstung – befindet.

Die Drehgestelle können durch die filigrane und freistehende Durchbildung von Achslagern samt den Federn und Dämpfern sowie den zugehörigen Lenkern überzeugen. Die Bremszylinder an den Stirnseiten der Drehgestelle und die Bremsscheiben auf allen Rädern runden das Bild ab.

Die Inneneinrichtung wurde vollständig mehrfarbig nachgebildet, nur die vielen halbgeschlossenen Vorhänge wirken etwas deplatziert. Beachtenswert sind die Speisetischleuchten, die wie beim Vorbild als aufrecht stehende Plexiglasquader ausgebildet sind. Vorbildgerecht ist auch die (beim Vorbild erst später angebrachte) Abdeckung über dem Dunstabzug.

Die seidenmatte Lackierung in den korrekten Lufthansa-Farbtönen ist makellos und trennkantenscharf. Das gilt ebenso für die präzise gedruckten Anschriften.

Die technische Ausstattung

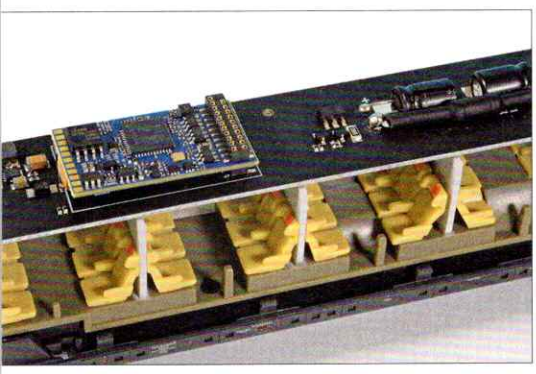
Bei allen Fahrzeugen sind Rahmen und Gehäuse durch eine „twist-lock"-Rastung verbunden, die zwar für einen spaltfreien Zusammenhalt optimal ist, das Abnehmen des Gehäuses allerdings durch die Vielzahl der Rastnasen erheblich erschwert. Zielführend ist zunächst, am Wagenende nach Entfernen des Übergangsbleches mithilfe eines Schraubendrehers Gehäuse und Wagenboden voneinander zu trennen. Durch torsionsartiges Verwinden des Fahrzeuges („Auswringen") sollten sich Oberteil und Boden dann leichter voneinander lösen lassen.

Der angetriebene Endwagen enthält innerhalb des Kunststoffrahmens einen Rahmen aus Zinkdruckguss. Darin ruht mittig

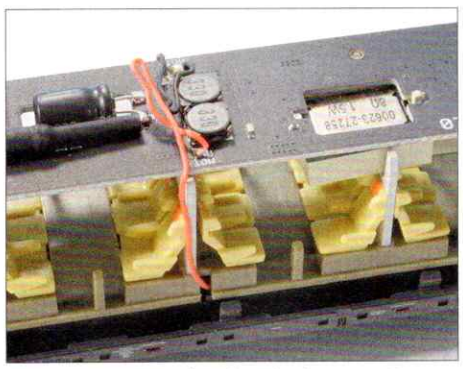
Die Dachausrüstung des Triebzuges 403/404 besteht aus einer durchgehenden Leitung, die über automatische Hochspannungskupplungen an den Übergängen verbunden ist. An den Übergängen sind auch die übrigen Bauteile sehr schön detailliert nachgebildet: Jeder Wagen hat einen eigenen Oberspannungswandler, Hauptschalter, Durchführungsisolator und Überspannungsableiter. Die Endwagen haben zusätzlich noch einen Dachtrennschalter.

Unten: Der Wagenkastenübergang von der Seite. Man sieht, dass zwischen den Gummiwülsten noch eine etwa 2 mm breite Lücke verbleibt. Unterhalb der Wagenkästen erkennt man die recht massive Modellkupplung. Zum Zusammenkuppeln liegt den Modellen eine Kupplungshilfe bei, die das Ausweichen der Kupplungen nach unten verhindert.

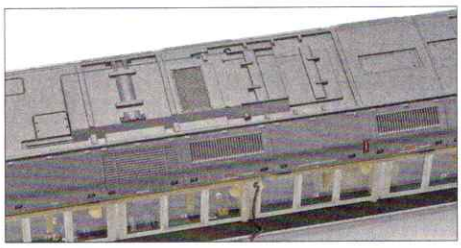
Nach dem Abziehen des Rahmenendstücks (ganz rechts im Bild) kann man sich mit einer Vielzahl von Rastnasen befassen, bevor der Blick ungehindert auf das Innere des Modells fällt. Die Hauptplatine trägt neben den LEDs noch den Steckplatz des Decoders, den Lautsprecher, die Kondensatoren und das Umschaltrelais.



Der Sounddecoder hat einen Stecker vom Typ 21MTC. Die Inneneinrichtung ist mehrfarbig gehalten. Sogar die Kopfstützen sind farbig abgesetzt.

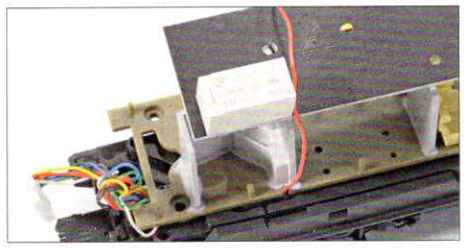


Der Lautsprecher ist ein winziger „Zuckerwürfel". Bei unserem Modell war die Halterung nicht ganz eingerastet. Links daneben die Drosseln für den Motoranschluss.



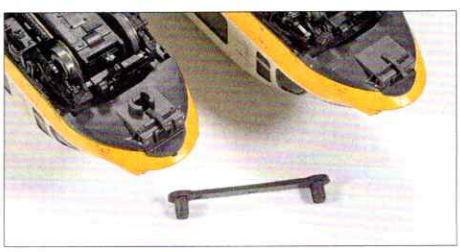
Der Unterboden des Modells wurde genau nach Vorbild graviert.

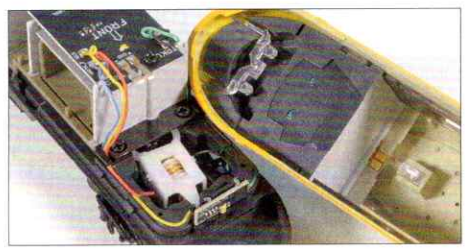
Unten: Am Motorwagen kann eine einfache Deichsel zum Kuppeln von zwei Triebzügen eingehängt werden.



Das Umschaltrelais sorgt dafür, dass der Fahrstrom stets von vorn abgenommen wird.

Unten: Die Stirnbeleuchtung erfolgt über Lichtleitkörper. Die Führerstands-LEDs sind über Federbleche angeschlossen.





der Motor mit zwei Schwungmassen. Er treibt über lange Kardanwellen alle Achsen beider Drehgestelle an. Der jeweils äußere Radsatz verfügt über einen Haftreifen. Der Motor wird von der Nachbildung der Inneneinrichtung fixiert, die am Wagenboden verschraubt ist.

Oberhalb der Inneneinrichtung liegt auf fast der gesamten Fahrzeuglänge die Hauptplatine, auf deren Oberseite eine 21MTC-Schnittstelle den ESU-Sounddecoder aufnimmt. Neben dem Lautsprecher gibt es noch zwei 1-Farad-Kondensatoren, die Stromunterbrechungen abpuffern. Auf der Unterseite dieser Platine befinden sich alle

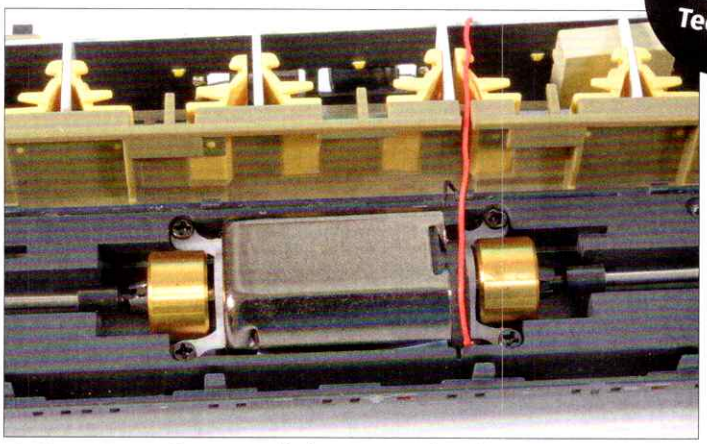
▶ Der vierteilige 403 ist eine gelungene Konstruktion mit ausgereifter Modelltechnik. Nur das Öffnen ist etwas umständlich.

LEDs für die Innenbeleuchtung, die so in gleicher Weise auch bei den übrigen Fahrzeugteilen ausgeführt wurde.

Zur Digitalausstattung gehört, dass man die Abteil- und die Gangseite separat erhellen kann. Auch die Führerstände haben eine Beleuchtung, die mit der Fahrtrichtung wechselt. Die weiß/rot wechselnde Stirnbeleuchtung kann an beiden Enden einzeln abgeschaltet werden.

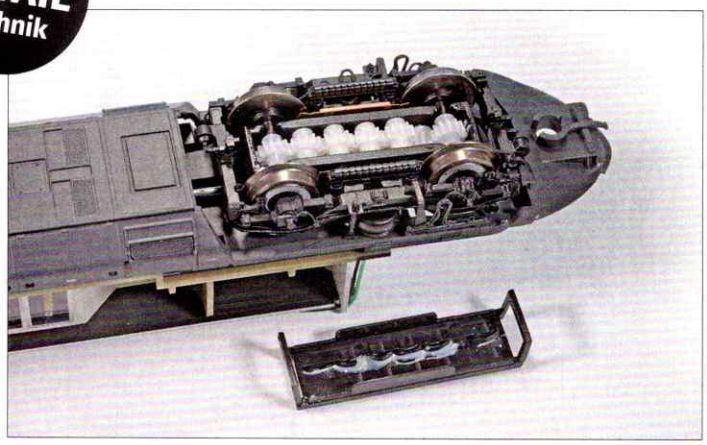
Das Betriebsgeräusch entspricht durchaus der Thyristoranschnittsteuerung des Vorbildes. Es wirkt mit seinen Nebengeräuschen wie Lüfter und Kompressoren aber etwas unrealistisch, weil es nur beim angetriebenen Endwagen wahrnehmbar ist, während beim Vorbild alle Wagen über einen Antrieb und die zugehörigen Aggregate verfügen. Darüber hinaus verfügt das Soundpaket über die üblichen Signal- und Betriebs-

IM DETAIL Technik



Fotos: MK

Tief im Rahmen liegt der kräftige Motor mit seinen großen Schwungmassen. Über Kardanwellen werden die flach gestalteten Schneckengetriebe in den Drehgestellen angetrieben.



Beim Motorwagen sind alle Achsen über Zahnräder angetrieben. Für einen Haftreifenwechsel kann die Bodenplatte bequem abgeklipst werden.

geräusche. Beim Sound kann außerdem über CVs die Ansage von Lufthansa Airport-Express auf InterCity gewechselt werden. Weitere Sounds wie Fahrgeräusch, Signalhorn und Pfiff runden das Klangerlebnis ab.

Alle Fahrzeugteile sind durch eine kulissengeführte, achtpolige Kupplung verbunden. Die Stromabnahme erfolgt – gesteuert über ein Relais – immer vom in Fahrtrichtung vorn befindlichen Endwagen.

Wegen des großen vertikalen Spiels in der Führung und den strammen seitlichen Rastnasen an den Kupplungsköpfen tendiert die Verbindung der Fahrzeuge dazu, beim Kuppeln nach unten auszuweichen. Um dennoch auf dem Gleis kuppeln zu können, findet man eine Kupplungshilfe im Zurüstbeutel. Zum Kuppeln zweier 403-Einheiten liegt außerdem eine starre Kupplungsdeichsel bei.

Als kleinster zulässiger Radius wird von L.S. 420 mm angegeben. Dem sicheren Betrieb unter diesen Bedingungen ist offenbar der recht große Wagenabstand geschuldet. Im Fahrbetrieb bewegt sich das Modell absolut geräuschlos und lässt sich bis zur leicht überhöhten Endgeschwindigkeit gut regeln. Der Auslauf beim Abschalten des Fahrstroms bewegt sich in einem praktikablen Rahmen.

Die Betriebsanleitung gibt Hinweise für die Inbetriebnahme, Wartung und Pflege, sowie eine Übersicht aller 31 Digital- und Soundfunktionen.

Mit der kompakten Verpackung in zwei Ebenen ist das Modell in einem stabilen Umkarton gut geschützt.

Messwerte 403/404

Gewicht Endtriebwagen mit Motor	423 g
Gewicht Abteil-/ Speisewagen	213 g
Gewicht Großraumwagen	213 g
Gewicht Endtriebwagen ohne Motor	213 g
Haftreifen	2
Geschwindigkeiten (Lokleerfahrt)	
V_{max}	273 km/h bei Fahrstufe 126
$V_{Vorbild}$	200 km/h bei Fahrstufe 107
V_{min}	3,5 km/h bei Fahrstufe 1
$NEM_{zulässig}$	260 km/h bei Fahrstufe 121
Auslauf vorwärts/rückwärts	
aus V_{max}	310 mm
aus $V_{Vorbild}$	186 mm
Schwungscheibe	
Anzahl	2
Durchmesser	12,8 mm
Länge	8,0 mm
Artikelnummer	
16005, Analogmodell:	€ 729,90
16005S DC S, DC digital mit Sound:	€ 849,90
16505S AC S, AC digital mit Sound:	€ 869,90

Fazit

Das lange Warten auf ein maßstäbliches Modell des 403 hat sich wirklich gelohnt, denn es macht durch seine perfekte Umsetzung und die sehr guten Betriebseigenschaften dem Vorbild alle Ehre. Wünschenswert wäre ein etwas kürzerer Abstand zwischen den Fahrzeugen, sodass sich ein geschlosseneres Zugbild ergibt. Und bei Triebwageneinheiten könnte man noch über einen zweiten Lautsprecher den Sound über die ganze Länge des Fahrzeugs erklingen lassen, schließlich sind alle vier Fahrzeugeinheiten für sich genommen Triebwagen mit entsprechendem Geräusch. *bz*

Maßtabelle Triebzug 403/404 von L.S. Models

	Vorbild	1:87	Modell
Längenmaße			
Länge über Schaku:	109 220	1255,40	1265,4
Länge über Wagenkasten:	108 820	1250,80	1260,8
Länge Wagenkasten Endwagen:	27 100	311,49	311,8
Länge Wagenkasten Mittelwagen:	26 860	308,74	309,0
Gummiwulst:	150	1,72	2,0
Abstand Gummiwülste:	0	–	2,4*
Höhenmaße über SO			
Dachblende:	4 020	46,21	45,8
Höhe Stromabnehmer in Senklage:	4 376	50,30	51,5
Höhe Mitte Schaku:	1 045	12,01	11,9
Breitenmaße			
Breite Fahrzeugkasten End- / Mittelwagen:	2 795	32,13	32,3
Breite Schleifstück:	1 950	22,41	22,4
Achsstände Lok			
Gesamtachsstand:	103 080	1 184,83	1 194,5
Drehzapfenabstand End- / Mittelwagen:	19 000	218,39	218,5
Drehgestell-Achsstand:	2 600	29,89	29,8
Raddurchmesser			
Raddurchmesser:	1 050	12,07	11,6
Radsatzmaße entsprechend NEM 310 (Ausgabe 2009)	**min.**	**max.**	**Modell**
Radsatzinnenmaß:	14,4	14,6	14,3
Spurkranzhöhe:	0,6	1,2	1,1
Spurkranzbreite:	0,7	0,9	0,9
Radbreite:	2,7	2,9	2,8

*) Mittelwert aus 2,7 mm (Motorwagen zieht) und 2,1 mm (Motorwagen schiebt)

Letzte Zugfahrt am 31. Mai 1969 nach Bad Buchau: Damit sind auch die Tage des Lokschuppens gezählt, zwei Jahre später entstanden hier Wohnhäuser.
Fotos: Jürgen Krantz

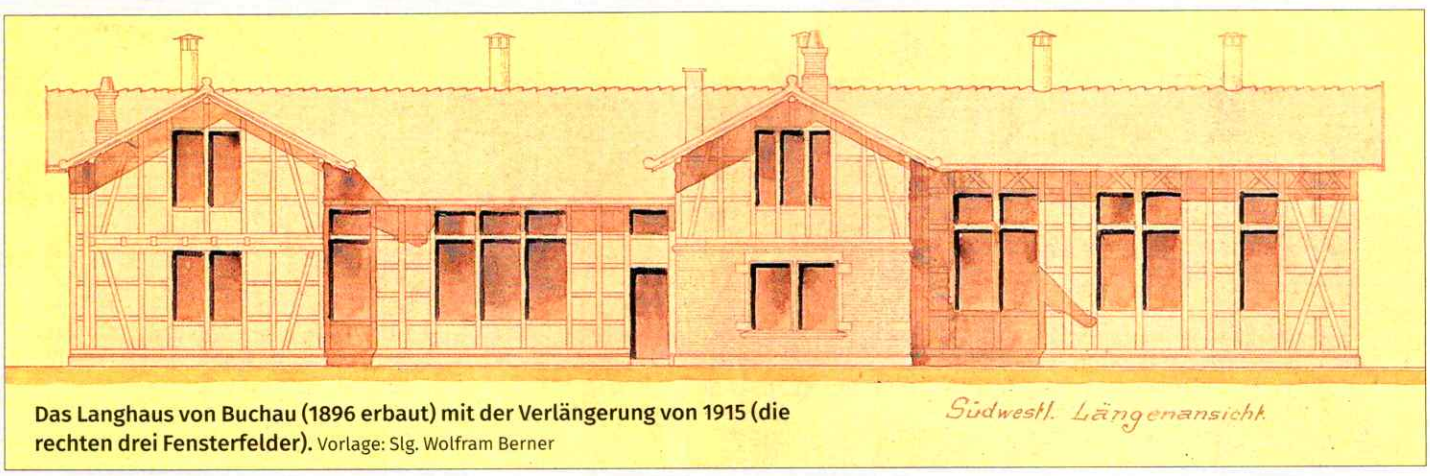
WÜRTTEMBERGISCHE LOKSCHUPPEN – TEIL 1: VORBILD

Güglingen mal zehn

Nachdem die MIBA in der Ausgabe 10/2022 anlässlich der Faller-Neuheit „Gomadingen" die württ. Empfangsgebäude zweiter und dritter Klasse vorstellte, richten wir nun den Blick auf die entsprechenden Lokschuppen. Das H0-Gebäudemodell des Lokschuppens Güglingen von Faller besaß ein zehnfaches Vorbild in etlichen Variationen. Im Maßstab 1:1 erhalten ist nur der Bau in Ochsenhausen. Hans-Joachim Knupfer zeigt Entstehung und Spielarten der Originale – und in Teil 2, was man im Modell auf zwei Spurweiten daraus machen kann.

Nicht jeder muss wissen, wo Güglingen liegt, das Landstädtchen im schwäbischen Unterland, westlich von Heilbronn am Neckar. Für viele H0-Modellbauer wird aber zumindest die einstige Bahnstation ein Begriff sein, seit Faller vor weit über 20 Jahren deren einschlägige Baulichkeiten – Stations- und Nebengebäude, Ladekran und Lokschuppen – als Kunststoffbausatz auf den Markt brachte.

Was dem Vorbild vor über 100 Jahren recht war, nämlich eine weitgehende Vereinheitlichung der Gebäudetypen, damit Geld gespart wurde (wir sind im Schwabenland!), kann Faller und den Modellbauern nur billig sein: Nicht nur das Stationsgebäude entspricht einem weitverbreiteten Einheitstyp der „Württembergischen Lokalbahnen" (so die offizielle Bezeichnung auf den Bauplänen); auch der Lokschuppen bildete seinerzeit den Beginn einer Art Baukastensystem im Maßstab 1:1.



Das Langhaus von Buchau (1896 erbaut) mit der Verlängerung von 1915 (die rechten drei Fensterfelder). Vorlage: Slg. Wolfram Berner

Der „Urahne“: Das Ensemble zu Güglingen, im Sommer 1896 wenige Wochen vor dem Buchauer Gegenstück in Betrieb genommen. Auch hier sehen wir rechts den Verlängerungsbau von 1901. Die Fensterläden im Aufenthalts- und Übernachtungsraum (vorne) sind nachträgliche Zutat. Foto (Februar 1961): Peter Letulé

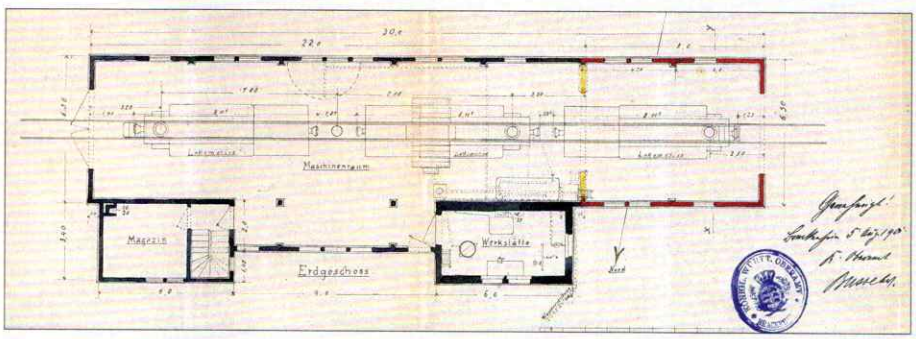
Unten: Baugesuch Güglingen 1901: Platz für eine dritte Lok der zierlichen Type Tss von 1896! In den Werkstattraum zog später das ...

Güglingen war der Betriebsmittelpunkt der Bahnverbindung von Lauffen am Neckar (Hauptstrecke Stuttgart–Heilbronn) in die anmutige Weinbaulandschaft des Zabergäus, nicht umsonst „Klein-Italien“ genannt. Mitte 1896 als 750-mm-Schmalspurstrecke unter dem offiziellen Namen Zaberbahn eröffnet, folgte 1964 unter dem Begriff Zabergäubahn der Umbau auf Normalspur. 1986 und 1995 endeten Personen- und Güterverkehr; die

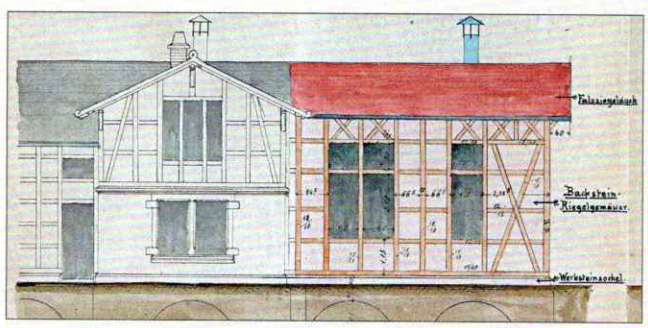
Lokhalle, Kleinwerkstatt, Wasserturm, Sozialraum und Ölkeller im gleichen Gebäude

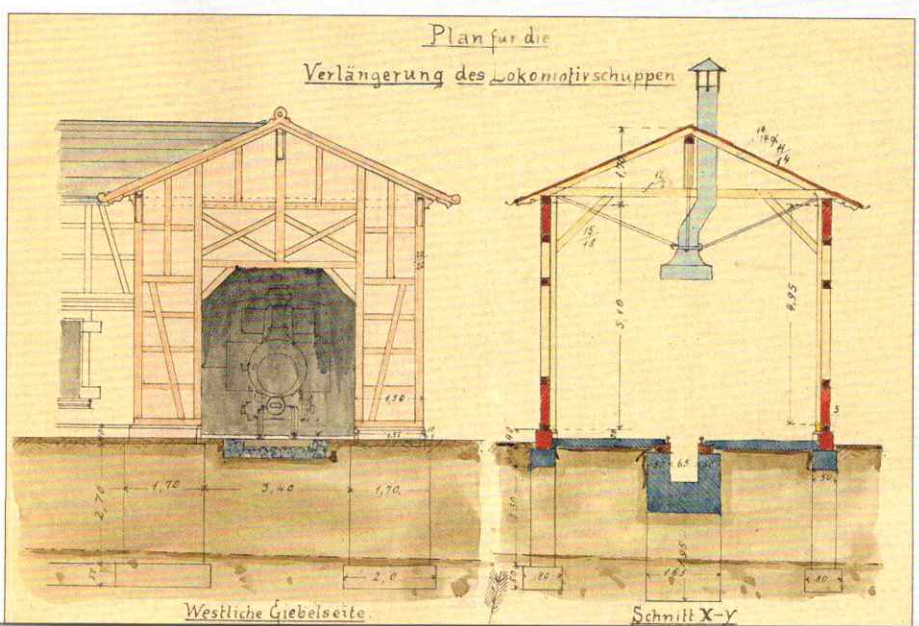
Gleise liegen noch für eine angestrebte Wiederbelebung als Regionalstadtbahn Heilbronn.

Die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen (KWStE) schufen zu Güglingen eine 22 m lange eingleisige „Locomotivremise“ in Ziegelfachwerkbauweise, die zwei der kleinen Tenderloks der Reihe Tss (Bauart Klose) Unterschlupf bot. Das Gebäude besaß zwei giebelständige, also im rechten Winkel zum Hauptbau angeordnete zweistöckige Anbauten. Der vordere Anbau enthielt im Erdgeschoss einen Lagerraum, im Obergeschoss das Aufenthalts- und Übernachtungslokal für das Lokpersonal. Im Untergeschoss verbarg sich ein für alle ländlichen Lokschuppen wichtiges Gelass: der frostfreie Ölkeller. Der hintere Anbau trug im Obergeschoss einen großen genieteten Blechbehälter für den Wasservorrat der Lokomotiven, weshalb das Erdgeschoss hier massiv gemauert war und für eine kleine beheizbare Werkstatt Platz bot.



... Materiallager, in das „Magazin“ der Kaffeetisch für das Lokpersonal. Nur der linke Anbau ist unterkellert, dort wird frostsicher das Öl aufbewahrt. Vorlagen: Stadtarchiv Güglingen.
Vorlagen: Stadtarchiv Güglingen





Von den mindestens zehn Vorbildgebäuden steht nur noch das in Ochsenhausen. Auch dieses wurde 1923 verlängert (links). Ganz links das dienstliche „Beamtenwohnhaus"!
Foto: H.-J. Knupfer

Der Standardbau besaß stets beidseitige Einfahrtstore, auch wenn das Gleis direkt dahinter endete.

Einzig in Buchau gab es mit dem Verlängerungsteil von 1915 auch eine südliche Zufahrt.
Foto: Gerd Wolff/ Eisenbahnstiftung

Zwischen den Anbauten war das Langhaus einseitig verbreitert, dort erstreckte sich eine lange Werkbank. Auf der durchgehenden Traufseite des Maschinenhauses gab es eine gefällige symmetrische Fensterteilung mit dreifenstrigem Mittelfeld, dann jeweils mit einem doppelten und schließlich einem einfachen Fenster.

Geklontes Gebäude

Gleich nach dem Zabergäu ging im Herbst 1896 auch der erste Zug auf der 750-mm-Schmalspurbahn Schussenried–Buchau in Oberschwaben auf die Reise. Buchau erhielt den exakt gleichen Lokschuppen wie Güglingen, ebenfalls für zwei Loks der württembergischen Klose-Bauart Tss. Doch wurde der Bauplan um 180 Grad gedreht, sodass die Anbauten weg vom Hauptgleis zeigten. Und sie wurden wegen des rauen Klimas (600 m Meereshöhe!) auf der Westseite holzverkleidet.

Drei Jahre darauf, 1899, erstand für die nur wenig entfernte „Öchsle"-Bahn Warthausen–Ochsenhausen im dortigen Endbahnhof zum dritten Male dasselbe Maschinenhaus, nun wieder mit Anbauten im Ziegelfachwerkstil. Auch die normalspurige Strecke Blaufelden–Langenburg, 1900 eröffnet, verfügte an ihrem Endpunkt über den 22-m-Bau mit Grundriss und Gesamtmaßen vom Typ Güglingen, nur eben für eine einzelne vollspurige Lok.

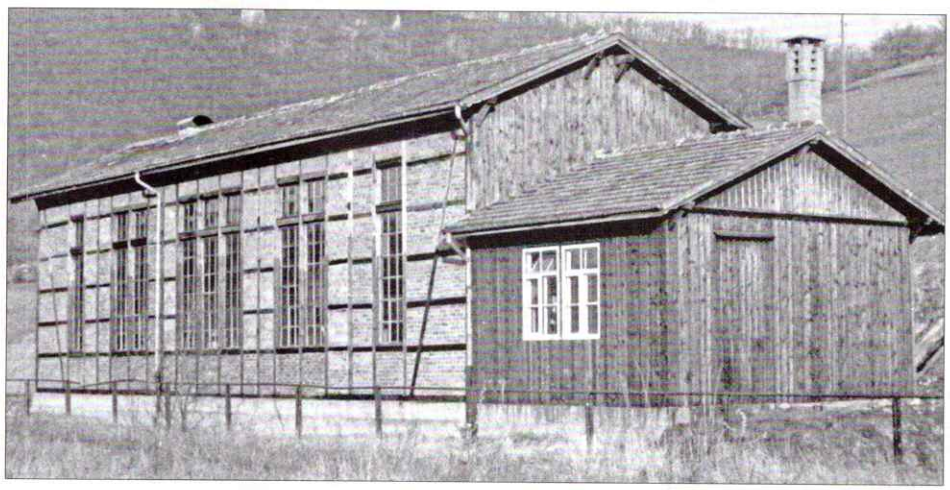
Juli 1969 in Heilbronn Süd: Der Wasserturm - hier leicht separiert und höher ausgeführt - wird zum letzten Mal gebraucht, an seinem linken Eck sieht man die Anbauspuren vom 1901 erbauten, nach 1950 abgebrochenen Lokschuppen, auf dessen Untersuchungsgrube die Lok steht. Foto: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler

1900 erreichte die 750-mm-Bottwartalbahn von Marbach am Neckar über Beilstein ihren Endpunkt Heilbronn Süd. Statt des zunächst vorgesehenen 22-m-Standardtyps verwirklichten die Planer wegen der Kombination von Voll- und Schmalspur hingegen einen voluminösen Wasserturmanbau und eine 24 m lange Halle für beide Spurweiten. Die Zufahrt erfolgte über ein symmetrisches Vier-Schienen-Gleis und eine gebrauchte 8-m-Drehscheibe. Man musste zwar keine Lok wenden, sparte sich aber eine teure vierschienige Weiche. Trotz etwas größerer Höhe des Baus fand sich die typische Fensterteilung in 1-2-3-2-1-Anordnung auf der Langseite wieder, ebenso der Güglingen ähnliche Aufenthaltsanbau mit gleichem Grundriss.

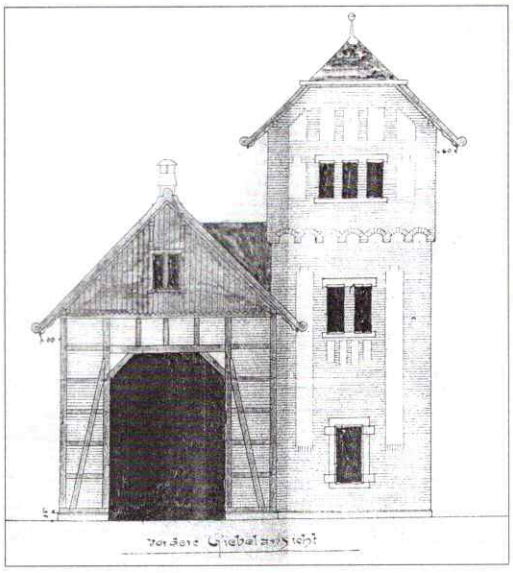
1901 erreichte die Güglinger Schmalspurbahn den neuen Endpunkt Leonbronn. Dort wurden der Standard-Lokschuppen und eine Drehscheibe geplant, doch wegen des geplanten Weiterbaus nach Bretten entfielen beide Bauwerke, es blieb nur bei einer heute noch zu bewundernden Stützmauer. Beinahe wäre nun der vierte Standard-Lokschuppen für Schmalspur entstanden, nämlich in Wiesensteig, Endstation der 1899 auf 750 mm beschlossenen „Tälesbahn" von Geislingen/Steige, mit Gleisplänen und Gebäuden exakt nach Vorbild der Bottwarbahn. Doch die Strecke wurde erst 1903 fertiggestellt – und zwar mit nun kurzfristig auf Vollspur geän-

Wiesensteig: Für 750-mm-Schmalspur geplant, aber kurzerhand in Vollspur erbaut: Weil es in Geislingen (Steige) ein Bahnbetriebswerk gab, entfiel in Wiesensteig der Werkstattanbau. Nur der Wasserbehälter mit gemauertem Erdgeschoss musste sein. Foto (März 1968): Ulrich & Gerald Gunzenhäuser

Unten: In Weißenstein war es so steil und eng, dass die seitlichen Anbauten entfallen mussten. Die Wasserstation war ein Betonblock im Berghang, der Sozialraum eine Bretterbude an der Stirnseite. Foto (um 1966): Heinz Sickert



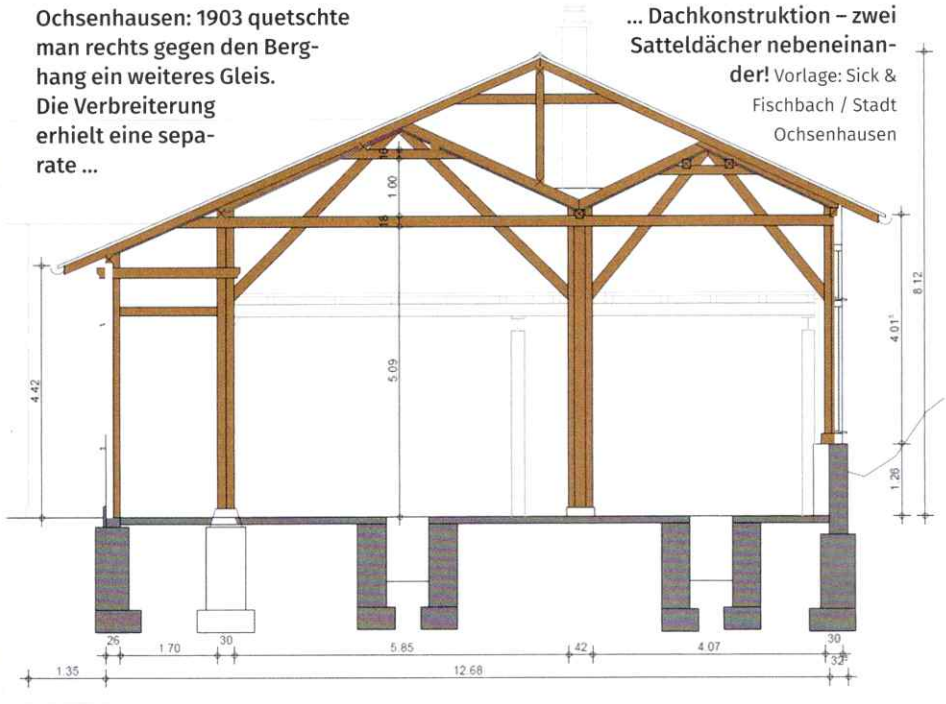
In Schwendi, Endpunkt der Stichbahn von Laupheim West, bekamen die Fachwerkwände eine Bretterhaut als Wetterschutz. Der Sockel beider Anbauten war gemauert, demnach gab es gleich zwei Wasserbehälter. Die hintere Ausfahrt führte „ins Nichts". 1972 „versteckten" Eisenbahnfreunde in diesem Bau für einige Monate die spätere Museumslok 64 518.
Foto (1969): Helmut Moser



Links: In Weilheim (Teck) folgte man dem Baumuster von Heilbronn Süd mit eigenständigem Wasserturm und höherem Dachscheitel. Der Bausatz „Industriemühle" von Faller käme dem Wasserturm gestalterisch erstaunlich nahe.
Vorlage: Stadt Weilheim

Ochsenhausen: 1903 quetschte man rechts gegen den Berghang ein weiteres Gleis. Die Verbreiterung erhielt eine separate ...

... Dachkonstruktion – zwei Satteldächer nebeneinander! Vorlage: Sick & Fischbach / Stadt Ochsenhausen



derten Plänen. So erhielt Wiesensteig ein Maschinengebäude zwar nach der Standardzeichnung, jedoch nur mit dem Anbau für den Wasserturm.

Noch 1901 bekam der Endpunkt der vollspurigen Strecke Süßen–Weißenstein den Standardbau, dank eines Hochbehälters im Hang aber ohne Wasserturm, und der Anbau wanderte wegen des knappen Platzes hinter die Längsachse.

Letztmalig kam der „Ur-Grundriss Güglingen" noch 1904 zum Tragen: bei Laupheim–Schwendi, wo man auch hier dem Fachwerk eine partielle Bretterverkleidung spendierte, und bei der benachbarten Verbindung Roßberg–Bad Wurzach. Bereits eine Abart mit gleicher Längsfront, aber höherem First und einem ganz anderen Anbau mit aufwendigem Wasserturm entstand 1908 bei Kirchheim (Teck)–Weilheim (Teck), die wieder Elemente vom Gebäude Heilbronn Süd enthielt.

Wandel im Laufe der Zeit

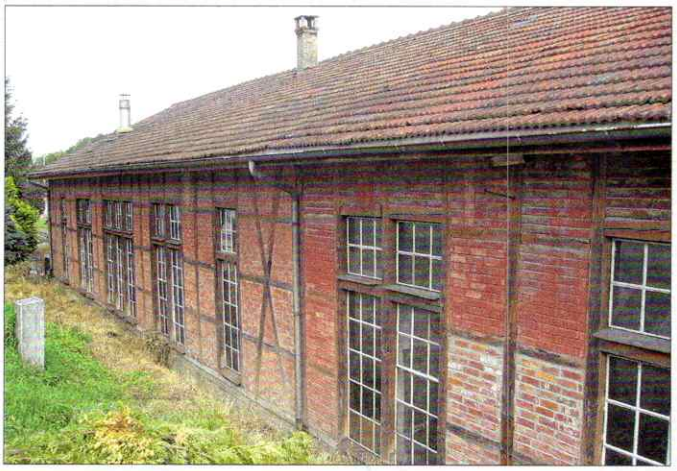
Halt, werden nun die „Öchsle"-Kenner sagen: Der Bau Ochsenhausen ist zweigleisig und vierständig, ganz anders als Güglingen. Richtig, aber ursprünglich sah er genauso aus wie dort. Verlängerung und hangseitiges rechtes Gleis in Ochsenhausen folgten in zwei Etappen (1903/1912), wie man am verschachtelten Dachstuhl noch gut ablesen kann.

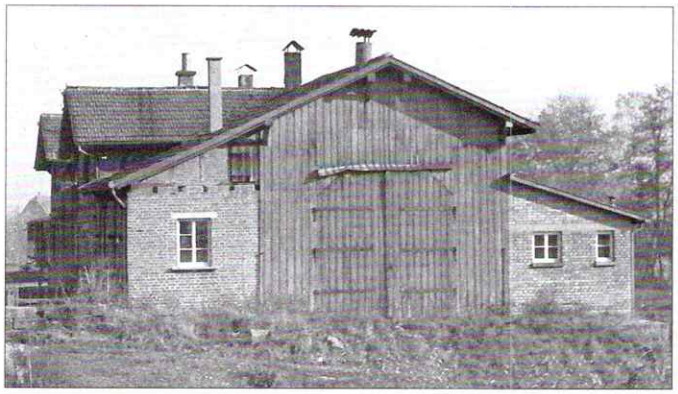
Genauso sind Güglingen (1901) und Buchau (1915) je um einen Stand (für dann insgesamt drei Triebfahrzeuge) verlängert worden, als die Streckenabschnitte nach Leonbronn und Dürmentingen/Riedlingen hinzukamen. Die Verlängerung betrug in Güglingen 8, in Ochsenhausen 9 und in Buchau 11 m, damit man dort für den seit 1907 eingesetzten Dampftriebwagen endlich genügend Platz hatte.

Nicht nur bei den Stationsgebäuden für ihre lokalen Linien, auch bei den Lokschuppen pflegten die KWStE also eine recht konsequente und sparsame Einheitsbauweise. Das staatliche Zweigstreckennetz in Württemberg war als „Systemhaus" geplant: Grundsätzlich sollte für alle lokalen Linien die 750-mm-Schmalspur angewandt werden. Konnte eine Straße mitbenutzt werden, war an die Meterspur zu denken. Nur im Ausnahmefall, bei hohem Übergangsverkehr und kurzer Streckenlänge, war die Vollspur eingeplant. So führte der Typenplan auch bei den Lokschuppen zu immerhin zehn baugleichen oder ähnlichen Objekten, ehe man zu einem einfacheren Modell überging. Faller hat also einen geschichtlich wie modellbauerisch idealen Gebäudetyp erwählt, der zum Umbau verlockt. Und genau damit wird sich in der kommenden MIBA-Ausgabe der zweite Teil befassen. *HJK*

Erst 1926 „spendierte“ die Reichsbahn dem Ochsenhausener Bau ein gemeinsames breites und höheres Dach. Die alte Fachwerkstatik über dem ursprünglichen einen Gleis ist heute noch erkennbar. Foto (Sommer 1966): Dr. Rolf Löttgers

Unten: Die Nahtstelle der 1912 erfolgten zweiten Erweiterung am Öchsle-Lokschuppen: Verlängerung nach Süden für beide Gleise. Der Erweiterungsplatz wurde nicht für die maximal drei Stammloks gebraucht, sondern für den „kleinen“ Unterhalt von Wagenpark und Rollschemeln. Foto (2009): H.-J. Knupfer

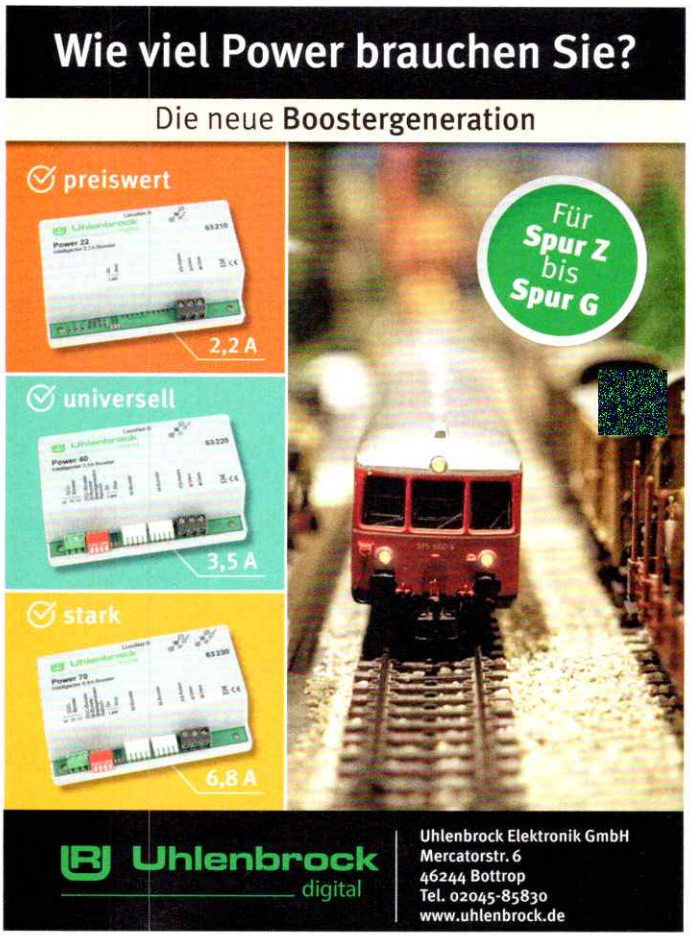




Auch in Güglingen gab es ein hinteres Tor ohne Funktion. An den verlängerten Fachwerktrakt von 1901 (Stirnseite als Wetterschutz verbrettert) schmiegten sich ab 1922 beidseitige Anbauten. Foto (1961): Sighurd Hilkenbach

Anzeige

topbaum.de
die große Welt der kleinen Bäume



Mehr **Wissen** – mehr **Spaß**

3 für nur € 12,75 statt ~~€ 25,50~~

- ✓ **Sie sparen die Hälfte**
- ✓ **Kein Risiko: Sie können jederzeit kündigen!**
- ✓ **Die *MIBA* kommt bequem frei Haus***

Weitere Gründe, warum Sie *MIBA* lesen sollten:

Akribische Testberichte und umfangreiche Neuheitenvorstellungen

- ✓ Ausführliche Tests mit Maßtabellen und Messwerten
- ✓ Kompetente Vorbildinformationen zu aktuellen Modellen
- ✓ Modellbahn-Neuheiten im Überblick
- ✓ Alle Produktinformationen inkl. Preis und Bezugsquellen

Vorbildliche Modellbahn-Anlagen und Tipps aus der *MIBA*-Werkstatt

- ✓ Tolle Modellbahn-Anlagen aller Spurweiten und Epochen
- ✓ Detailreiche Profi-Aufnahmen, Gleispläne, Tipps der Erbauer
- ✓ Schritt-für-Schritt-Anleitungen aus der Praxis
- ✓ Über die Schulter geschaut: von den Modellbahn-Profis lernen

* im Inland

Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich MIBA ab dem vierten Heft bis auf Widerruf für € 8,30 pro Heft (statt € 8,50 am Kiosk) zwölfmal im Jahr (Jahresabopreis € 99,60) frei Haus.

Jetzt online bestellen unter www.miba.de/abo

NEUE Rubrik

Fotos: Horst Berneth

QUERJOCHE FÜR DIE OBERLEITUNG IN H0 – IM EIGENBAU

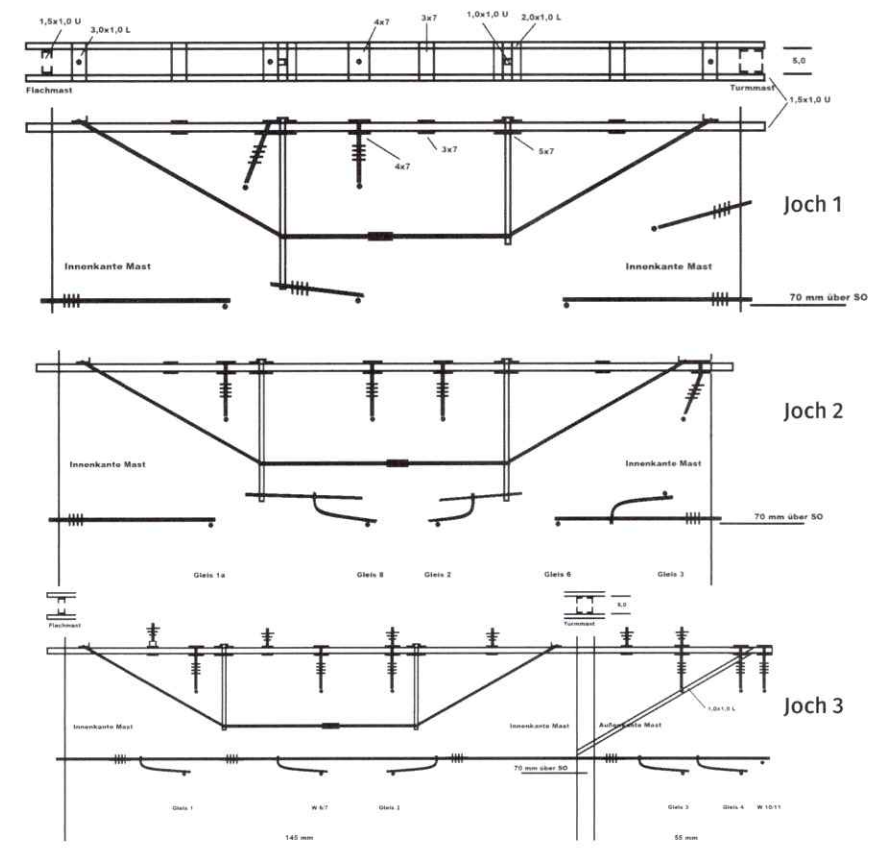
Stabile Quertragwerke

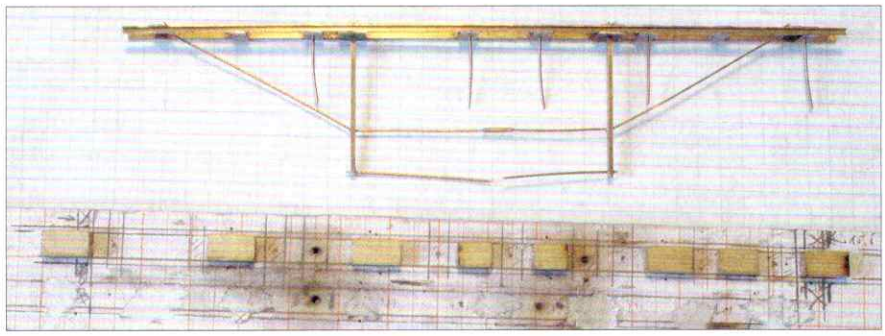
Beim Bau von Fahrleitungen im Bahnhofsbereich sind oft besondere Lösungen erforderlich – gerade im Modell kommt man bei beengten Platzverhältnissen und verkürzten Weichenstraßen mit den üblichen „Standardmasten" nicht recht weiter. Dies war auch im Bahnhof Oberisarau von Horst Berneth der Fall – beim Bau seiner speziellen Querjoche orientierte er sich an Vorbildern, die in einigen bayerischen Bahnhöfen zu finden waren.

In meinem Endbahnhof Oberisarau habe ich drei Fahrleitungsjoche realisiert. Das mag vielleicht zunächst etwas speziell erscheinen – aber es gibt Situationen auf der Anlage, bei denen man solche Quertragwerke braucht. Der Nachbau erwies sich schließlich als erstaunlich einfach.

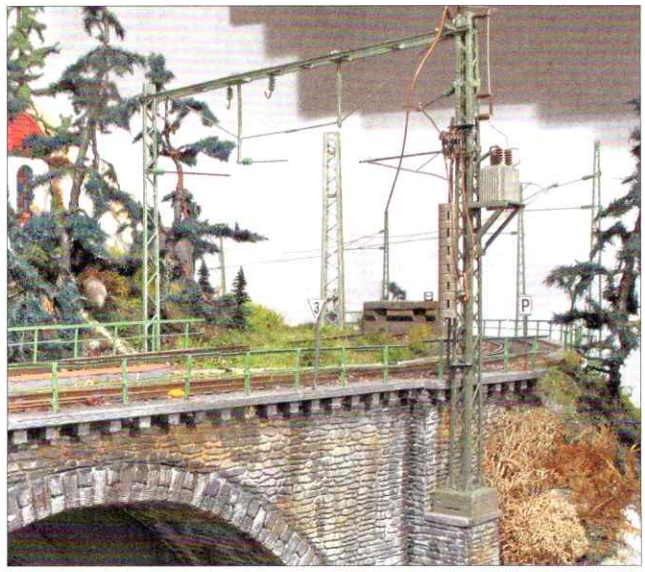
Zur Überspannung mehrerer Gleise in Bahnhöfen werden in der Regel Querverspannungen in Kombination mit Turmmasten verwendet. Heute geht man dagegen oft zu einfachen Masten mit zwei Auslegern über, die teilweise mehrere Gleise überspannen. Das war jedoch nicht immer so. Beim

Vor dem Güterschuppen im Bahnhof Oberisarau war für den Bau der Fahrleitung aufgrund der beengten Platzverhältnisse ein besonderes Quertragwerk erforderlich. Das Modell orientiert sich an einem Vorbild im Bahnhof Klais.





Oben: Für den Bau der Joche waren für den exakten Zusammenbau Lötlehren erforderlich – hier zusammen mit dem fertigen Joch 2.



Joch 1 steht unmittelbar auf der Brücke – hier noch ohne Fahrdraht. Der Gittermast steht auf einem an die Brücke angebauten Sockel und trägt außerdem einen Masttrafo für die Weichenheizung.

Bau der Karwendelbahn und der Außerfernbahn wurden in Bayern Anfang des 20. Jahrhunderts Bahnhofsüberspannungen mit Quertragwerken in der Form von Querjochen aus Stahlprofilen gebaut. Diese haben sich bis mindestens in die 1980er-Jahre gehalten.

Ähnliche Konstruktionen gab bzw. gibt es bei den österreichischen und Schweizer Bahnen bis heute. Dort wurde das Joch jedoch so angeordnet, dass das Tragseil des Fahrdrahts darüber hinweggeführt wird. In Bayern waren die Joche deutlich höher, wobei die Tragseile unter den Jochen aufgehängt wurden. Da ich leider keine eigenen Photos solcher Fahrleitungsjoche habe, musste ich für meinen Nachbau auf die zahlenmäßig recht spärlichen Abbildungen in der Literatur zurückgreifen.

Als Vorbild dienten Querjoche in Bahnhöfen der Karwendel- und der Außerfernbahn, die zu Beginn des 20. Jahrhunderts gebaut wurden.

Typisch für diese Jochüberspannungen ist die Verwendung relativ schlanker Gitterturmmasten in Verbindung mit Gitterflachmasten. Das Joch überspannt meist nur zwei bis drei Gleise, sodass bei breiteren Bahnhöfen mehrere Joche notwendig sind. Das Joch kann dabei auch über den Gitterturmmast hinausragen, wenn es zusätzlich abgestützt wird. Zur Stabilisierung des Jochs dient ein nachspannbarer Untergurt aus einem Stahldraht, der sich auf zwei Hängern abstützt.

Die Fahrdrähte der seitlichen Gleise werden von Fahrdrahthaltern ausgehend von den Masten gehalten. Die Fahrdrahthalter eventueller mittlerer Gleise werden an verlängerten Hängern befestigt. Diese Konstruktion findet sich beispielsweise in Griesen, Mittenwald und und Garmisch. In Klais gab es neben dieser Ausführung mit langen Hängern auch eine Variante, bei der alle Fahrdrähte von einem Richtseil gehalten wurden.

Querjoche für Oberisarau

In meinem Endbahnhof Oberisarau gab es nun zwei Stellen, an denen der Einbau von Fahrdrahtjochen sinnvoll erschien. Alle anderen Querverspannungen sind „konventionell" mit Turmmasten, oberem und unterem Richtseil sowie dem Tragseil überspannt; die Masten stammen von Sommerfeldt. In der Bahnhofseinfahrt auf der Doppelbrücke mit zwei Gleisen und einer Doppelweiche erschien mir die Bauweise mit zwei Turmmasten jedoch zu hoch aufragend, sie wirk-

te aufgrund der geringen Spannweite übertrieben. Daher habe ich an dieser Stelle zwei Joche der in Griesen verwendeten Bauart eingebaut. Die zusätzlichen Drähte der Weichenverbindungen werden von verlängerten Hängern aus gehalten.

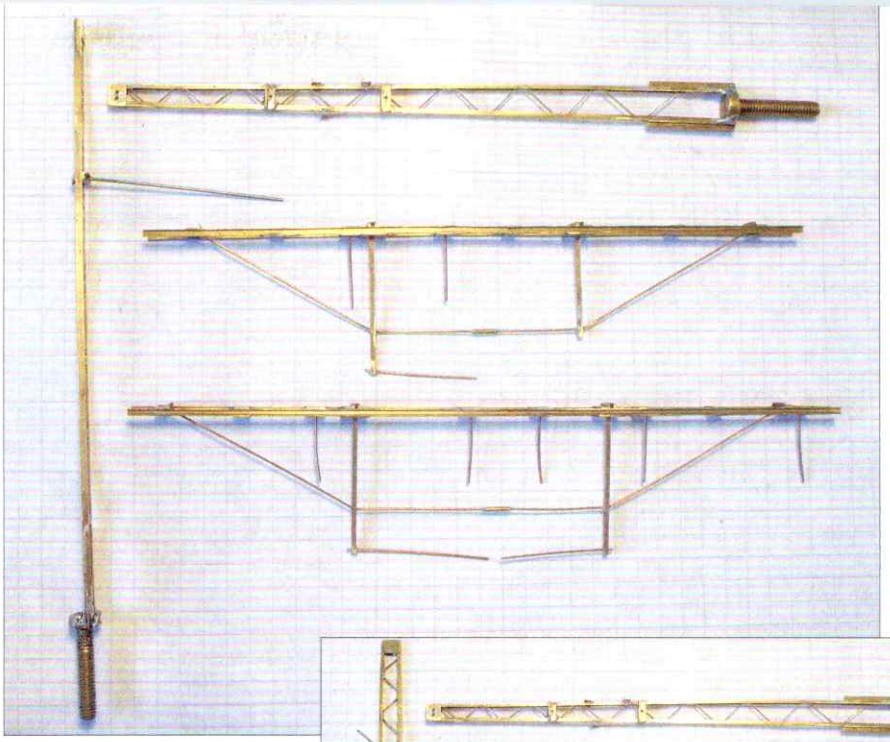
In der Bahnhofsmitte gibt es eine weitere Situation, wo der Turmmast mitten auf der Laderampe des Güterschuppens stehen müsste und so den Durchgang blockieren würde. Der Flachmast der Jochüberspannung nimmt dagegen kaum Platz auf der Laderampe weg. Wegen der geringen Spannweite des Jochs musste mit einer abgestützten Verlängerung gearbeitet werden, um alle Fahrdrähte zu erfassen. Die Griesener Bauart war hier nicht möglich, weil die Lage der Gleise nicht zur Position der Ständer passte. Deshalb habe ich an dieser Stelle die flexiblere Klaiser Variante mit Richtseil verwendet. Es gibt außerdem eine aufgeständerte elektrische Verbindung der beiden Hauptgleise und eine Zuleitung zum abschaltbaren Ladegleis.

Querjoche im Eigenbau

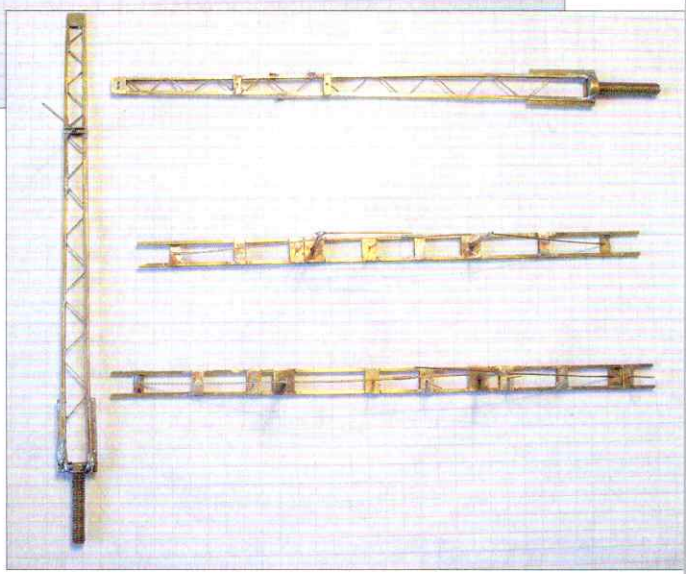
Die Zeichnungen sollen nur als Anregung dienen. Als Turmmasten kamen in diesem Fall ausnahmsweise die Produkte von Viessmann zum Einsatz. Sie sind wesentlich filigraner ausgeführt als die robusten Masten von Sommerfeldt, die ich sonst verwende. Die Masten von Viessmann kommen somit dem Vorbild etwas näher, sind allerdings auch empfindlicher.

An der Brücke wurden 150 mm hohe Masten auf tiefer liegenden Sockeln neben der Brücke montiert. Einen Mast am Anlagenrand habe ich mit einer Plexiglasscheibe gegen das unbeabsichtigte Anrempeln geschützt. Beim dritten Joch reichte die Höhe von 120 mm des Abspannmasts aus. Die Flachmasten sind wiederum Eigenbauten – wie alle Streckenmasten meiner Anlage. Sie bestehen aus 1,5 x 1,0 mm messenden U-Profilen aus Messing sowie 1,0 x 0,3 mm Messingblechstreifen. Eine eingelötete M4-Messingschraube dient als Befestigung; den Betonsockel habe ich aus UHUplus gegossen. Einer der Flachmasten an der Brücke hat keinen eigenen Sockel, sondern wurde direkt am Brückenmauerwerk fixiert.

Die Joche bestehen ebenfalls aus Messing-U-Profilen mit den Abmessungen von 1,5 x 1,0 mm für die beiden Längsträger. Kleine Blechstreifen sorgen für den Abstand von 5 mm. Diese Blechstreifen wurden jeweils auf der Ober- und Unterseite des Jochs verlötet. Sie sind 4 mm breit, wenn sie der Aufnahme des Tragseilhalters dienen; 3 mm breite Streifen wurden verwendet, wenn sie – sonst funktionslos – lediglich der Versteifung des Jochs dienen.

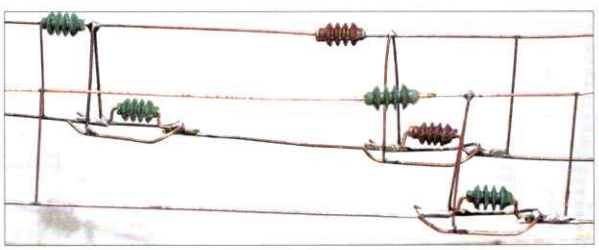


Oben: Die beiden Joche 1 und 2 zusammen mit dem Gitterflachmast für Joch 1 links sowie dem Mittelmast für eine zweifeldrige Abspannung (oben)

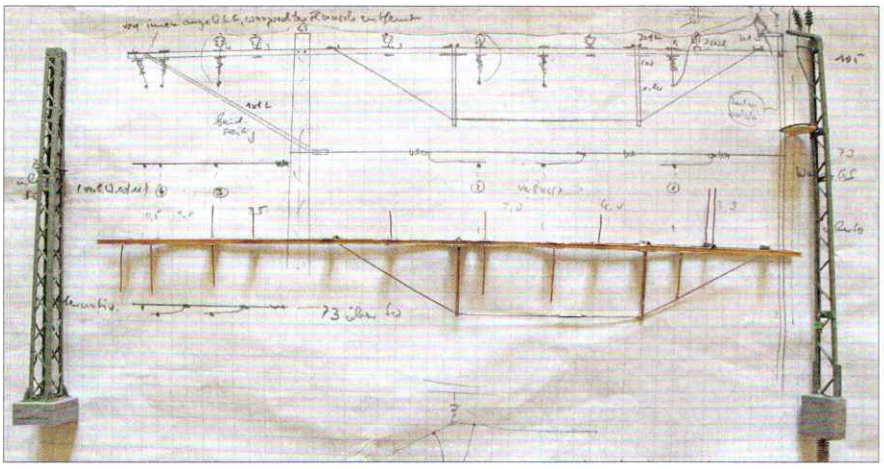


Rechts: Joch 1 und 2 von unten gesehen. Der Gitterflachmast für Joch 1 links und der Mittelmast wurden aus Messingprofilen selbst gebaut. Eingelötete Messingschrauben sorgen später für einen festen Stand.

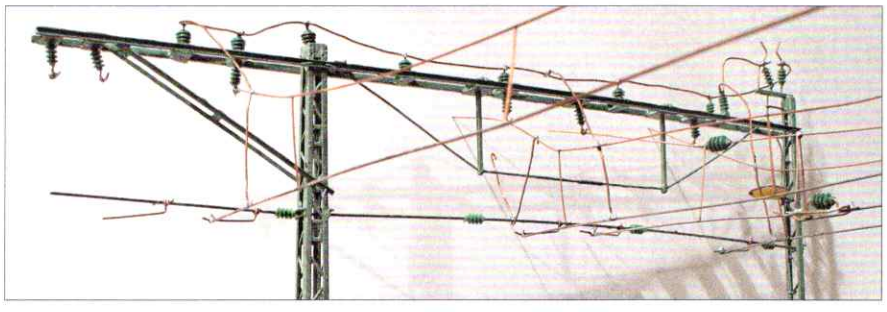
Joch 1 nach dem Einbau auf der Anlage, die Fahrleitung muss noch verlegt werden. An der Strecke im Hintergrund wurde die sogenannte „windschiefe" Fahrleitung aufgestellt.



Als kleine Studie entstanden auch die Fahrdrahttrenner im Eigenbau. Der Trenner mit dem braunen Isolator ist keine Attrappe, sondern trennt tatsächlich auch elektrisch.



Das Joch 3 für den Standort am Güterschuppen ist bereits fertig zusammengelötet. Der Gittermast links stammt von viessmann, der Flachmast rechts ist wieder ein Eigenbau. Im Bild unten sind schon die ersten Fahrdähte eingehängt – ohne Abspannung sieht das Ganze noch etwas unordentlich aus ...



Die Hänger aus 1,0 x 1,0 mm messenden Messing-U-Profilen werden auf der Unterseite des Jochs mit einem 5 mm breiten Blech gehalten, auf der Oberseite mit je einem seitlich angelöteten 2,0 x 1,0 mm messenden Messing-L-Profil. Als Untergurt dient ein 0,5-mm-Bronzedraht, der zu den beiden Seiten rechts und links in einem 3,0 x 1,0 mm Messing-L-Profil endet; dieses gibt es nur auf der Jochoberseite. Zur Andeutung der Spannvorrichtung dient ein 1,0-mm-Messingröhrchen mit einem Innendurchmesser von 0,6 mm.

Die Tragseile hängen an 0,5-mm-Kupferdrähten mit aufgeschobenem Sommerfeldt-Isolator. Als Fahrdrahthalter habe ich den 0,6-mm-Stahldraht von Sommerfeldt bzw. 0,5-mm-Bronzedrähte verwendet. Die Verbindung zwischen Joch und Masten ist prinzipiell trennbar, sie erfolgt mit 0,5 mm starken Eisendrähtchen, die durch passende Bohrungen in den Masten und im Joch gesteckt wurden. Die Abstützung des überstehenden Jochteils erfolgt mit zwei Messing-L-Profilen (1,0 x 1,0 mm), die in der Mitte mit einem 2 mm breiten Bronzeblechstreifen verbunden sind. Diese Konstruktion habe ich mit dem Joch von innen verlötet, dazu wurden an den L-Profilen die waagerechten Flansche auf 4 mm Länge entfernt. Das Ganze wurde mit dem Mast über ein eingestecktes Drähtchen verbunden.

Als Richtseil wurde ein 0,6 mm Stahldraht von Sommerfeldt eingebaut. In Anlehnung an das Vorbild in Klais wurden darauf die „kleinen" Sommerfeldt-Isolatoren (Art.-Nr. 405) verwendet. Sonst verbaue ich bei Richtseilen die dickeren H0-Isolatoren (Art-Nr. 150). Nicht vorbildentsprechend habe ich Richtseildraht und Fahrdrahthalter durch den Gittermast hindurch aus einem Drahtstück gefertigt. *Horst Berneth*

Literatur zum Thema

- In S. Bufe, Außerfernbahn (Bufe-Fachbuch-Verlag, 1988) sind auf den Seiten 107-109 Abbildungen der Situation im Bahnhof Griesen bis zum Jahr 1981 zu sehen.
- In S. Bufe, Karwendelbahn (Motorbuch Verlag, 1984) finden sich auf den Seiten 25, 26, 40, 43 und 50 frühe Aufnahmen aus Mittenwald und Garmisch aus der Zeit der Elektrifizierung (1912-1913) bis etwa 1925. Hier sieht man die ursprüngliche Aufhängung von Fahrdraht und Tragseil mit quer liegenden dreiteiligen Isolatoren, die später der bekannten einfachen Ausführung wich.
- In beiden Büchern finden sich auch Beispiele der österreichischen Bauart.
- Im Eisenbahn Magazin 2021, Heft 12, S. 44/45 wird die Situation im Bahnhof Klais aus dem Jahre 1957 gezeigt.

Wo Kleines das Größte ist.

inter modell bau

www.intermodellbau.de

Weltgrößte Messe für
Modellbau & Modellsport

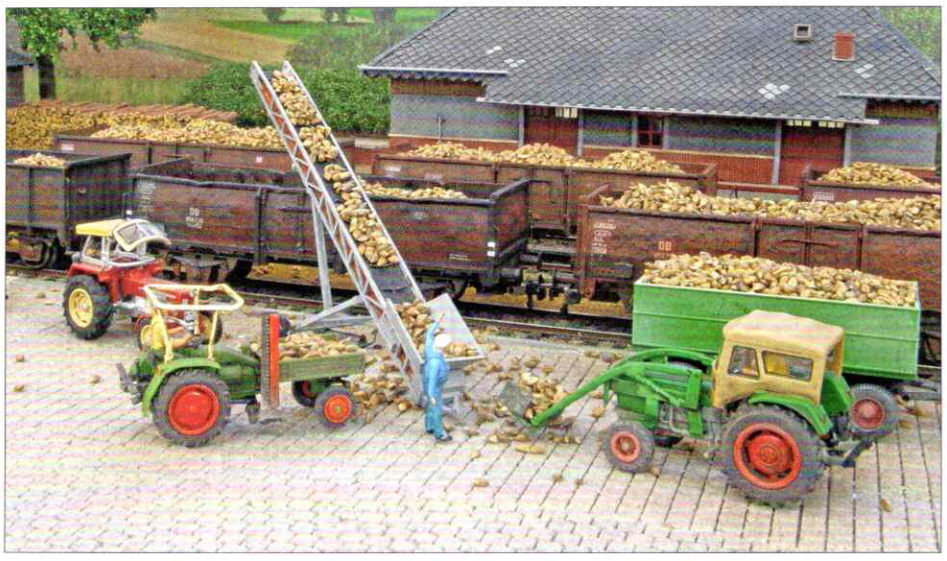
10.–13. April 2025

Messe Dortmund

EINE ZUCKERFABRIK IM MODELL – TEIL 5: RÜBENTRANSPORTE MIT DER BAHN

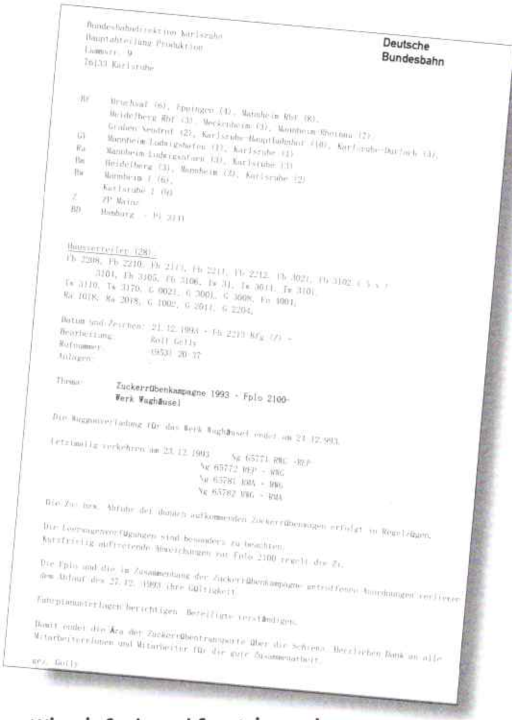
Vom Feld in die Fabrik

Die Nachbildung von Rübenzügen im Modell kann überaus vielfältig sein – das reicht von der Verladung der Erdfrüchte bis zu ihrem Transport zur Zuckerfabrik. Horst Meier stellt die zahlreichen unterschiedlichen Triebfahrzeuge vor und zeigt die verschiedenen Verlademethoden. Dabei spannen wir den Bogen von der Epoche III über die Epoche IV bis zum Ende der Rübenzüge.



An den Ladestraßen von kleineren Bahnhöfen erfolgte in der Epoche III das Beladen der Rübenwagen oft noch händisch, meist kamen in dieser Zeit aber schon Förderbänder zum Einsatz.

Das Thema Rübenverkehr auf der Modellbahn ist jetzt nicht gerade neu – von vielen namhaften Herstellern gab es bereits dazu passende Fahrzeuge. So hatte Märklin schon entsprechend gealterte Rübenwagen nebst einer kleinen „Zuckerlok" im Programm, Trix bot passende Rübenwagen zusammen mit einem Melassetankwagen an (das Set enthielt sogar eine kleine Broschüre zum Thema). Auch bei Roco gab es schon Modelle von Wagen für den Rübentransport. Der große Spezialist für eine „Rübenkampagne" im Maßstab 1:87 war



Bundesbahndirektion Karlsruhe
Hauptabteilung Produktion
Lammstr. 9
76133 Karlsruhe

Deutsche Bundesbahn

Bf Bruchsal (6), Eppingen (4), Mannheim Rbf (8), Heidelberg Rbf (3), Neckarelz (3), Mannheim-Rheinau (2), Graben-Neudorf (2), Karlsruhe-Hauptladebahnhof (10), Karlsruhe-Durlach (3),
Gl Mannheim-Ludwigshafen (1), Karlsruhe (1)
Ra Mannheim-Ludwigshafen (3), Karlsruhe (3)
Bm Heidelberg (3), Mannheim (2), Karlsruhe (2)
Bw Mannheim 1 (6), Karlsruhe 1 (9)
Z ZP Mainz
BD Homburg - Pj 3111

Hausverteiler (28):
Fb 2208, Fb 2210, Fb 2113, Fb 2211, Fb 2212, Fb 3021, Fb 3102, 3101, Fb 3105, Fb 3106, Tw 31, Tw 3011, Tw 3101, Tw 3110, Tw 3170, G 0021, G 3001, G 3008, Fb 4001, Ra 1018, Ra 2018, G 1002, G 2011, G 2204,

Datum und Zeichen: 21.12.1993 - Fb 2213 Kfg (7) -
Bearbeitung: Rolf Gelly
Rufnummer: (953) 20 37
Anlagen:

Thema: Zuckerrübenkampagne 1993 - Fplo 2100-
Werk Waghäusel

Die Wagenverladung für das Werk Waghäusel endet am 23.12.1993.

Letztmalig verkehren am 23.12.1993 Ng 65771 RWG - REP
Ng 65772 REP - WWG
Ng 63781 RMA - WWG
Ng 65782 WWG - RMA

Die Zu- bzw. Abfuhr der danach aufkommenden Zuckerrübenwagen erfolgt in Regelzügen.

Die Leerwagenverfügungen sind besonders zu beachten. Kurzfristig auftretende Abweichungen zur Fplo 2100 regelt die Zi.

Die Fplo und die im Zusammenhang der Zuckerrübenkampagne getroffenen Anordnungen verlieren mit dem Ablauf des 27.12.1993 ihre Gültigkeit.

Fahrplanunterlagen berichtigen. Beteiligte verständigen.

Damit endet die Ära der Zuckerrübentransporte über die Schiene. Herzlichen Dank an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die gute Zusammenarbeit.

gez. Gelly

Wie einfach und frustrierend das Ende der Rübenzüge bei der Bahn eingeleitet bzw. angeordnet wurde, zeigt die Kopie der entsprechenden Verfügung der BD Karlsruhe. Immerhin endet das Schreiben mit einem Dankeschön an die – gendermäßig schon damals richtig – Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

jedoch Hans Bartel von M+D aus Cham, der die für den Rübenverkehr so typischen Gattungen Omm 52 und Omm 55 speziell für den Rübenverkehr herausbrachte; die Wagen stammten dabei von Klein-Modellbahn. Die Wagen trugen vor allem die passenden Anschriften; einige Ausführungen hatten sogar schon reichlich Dellen (auch wenn manche eher wie Blasen aussahen). Auch passende und recht gut aussehende Ladeguteinsätze gab es, die mit hölzernen Einlegestiften erhöht werden konnten. In jüngerer Zeit machte Brawa mit hervorragend aussehenden Rübenwagen von sich Reden – aber ob man sich traut, diese hoch detaillierten

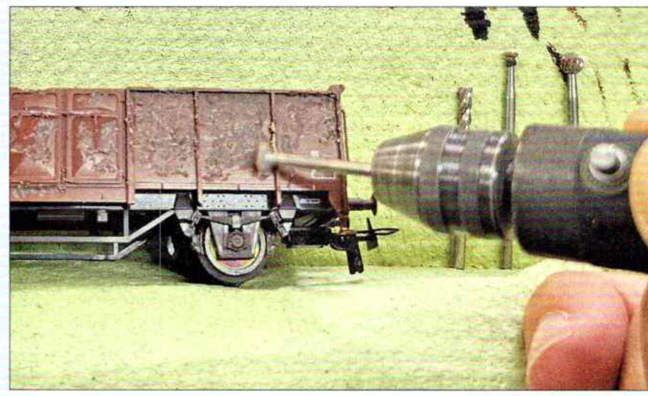
▸ Wagen für den Rübenverkehr waren oft nicht mehr im besten Zustand – das sollte auch im Modell gezeigt werden.

Wagen in einen dem Rübenverkehr entsprechenden Zustand zu bringen, darf bezweifelt werden …

Was nun die richtigen Modellrüben sind, überlasse ich Ihrem Geschmack. Von Sesamkörnern über gemischtes Vogelfutter bis hin zur Hirse verwendeten Modellbahner schon so ziemlich alles – und schwören auf ihre Mischung als die allein Seligmachende. Ich hab mir auf Empfehlung meines Freundes Klaus Seipel (auch als Kisten-Klaus bekannt)

So geht's! BAU-WISSEN

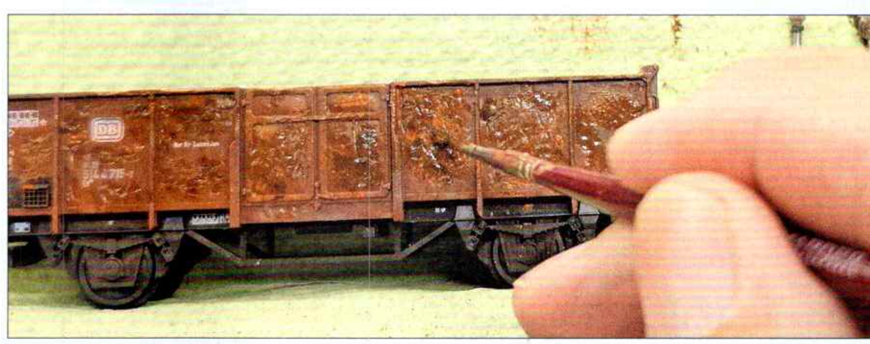
Für die mechanischen Beschädigungen und Dellen kann man mit einem Fräser Vertiefungen anbringen. Dabei sollte man auch immer wieder die Richtung und die Intensität ändern.



Eine Messingbürste als Aufsatzt hilft, die entstandenen Grate zu entfernen. Auch hier muss vorsichtig vorgegangen werden, um die vorhandenen Beschriftungen nicht zu beschädigen.

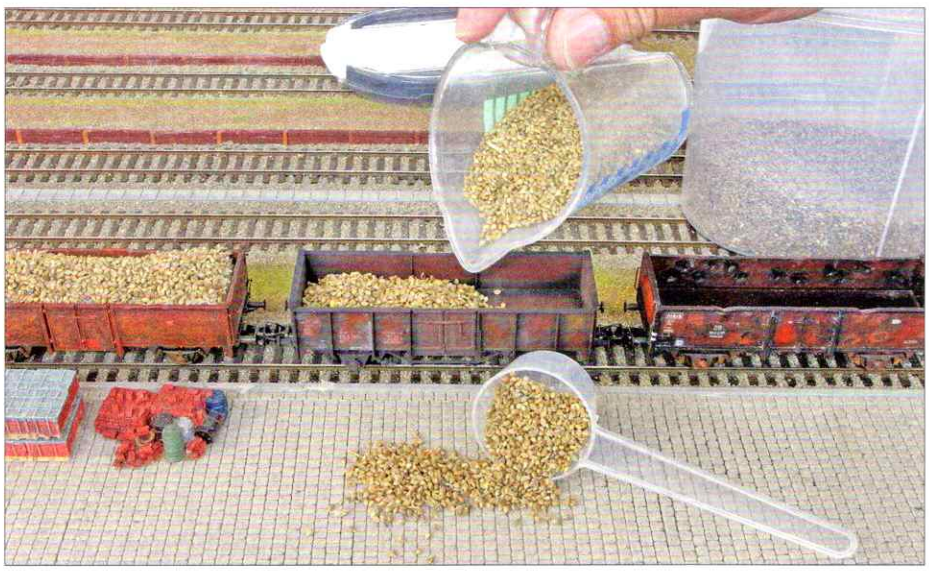
▸ Dellen und Rost für die Rübenwagen

Zur farblichen Nachbildung der Lade- und Rostschäden kann man einerseits Farbausbesserungen in Form von Flicken anbringen, andererseits die verschiedenen Rostspuren mit unterschiedlichen Rosttönen nachstellen.

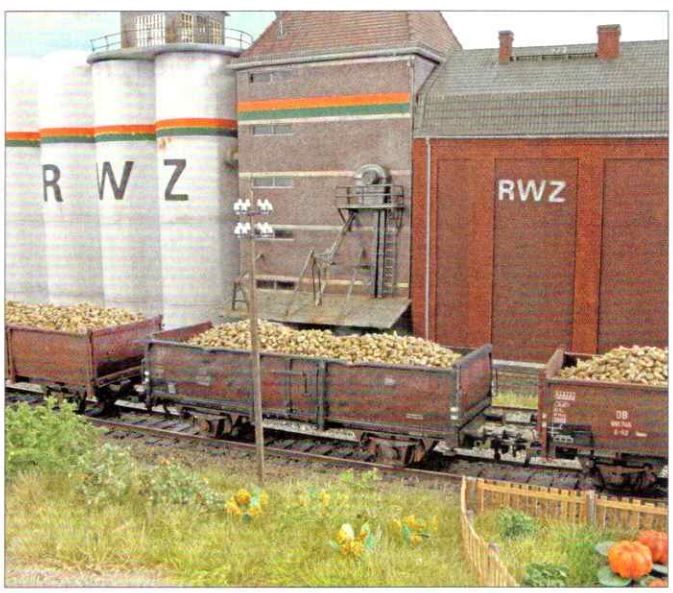


Dabei hat es sich als optimal herausgestellt, wenn in den Vertiefungen die dunklen, Altrosttöne sitzen und rundherum der hellere „Neurost" blüht. Hier solte Nass-in-Nass gearbeitet werden, sodass sich die Farben leicht miteinander mischen.

Auch die landwirtschaftlichen Hänger sollte man nicht funkelnagelneu einsetzen. Hier halfen Lasuren von Vallejo, den allzu neuen Zustand etwas abzumildern.



Die losen H0-Rüben – in diesem Fall die Körner der Japanhirse – werden für eine Betriebssitzung mit kleinen Schüttbechern oder Portionierlöffeln in die offenen Wagen verfüllt.



Links: In der Epoche III waren „Zuckerrüben-anschriften" nur selten zu finden. Die eingesetzten Wagen waren schon damals trotzdem nicht die allerbesten.

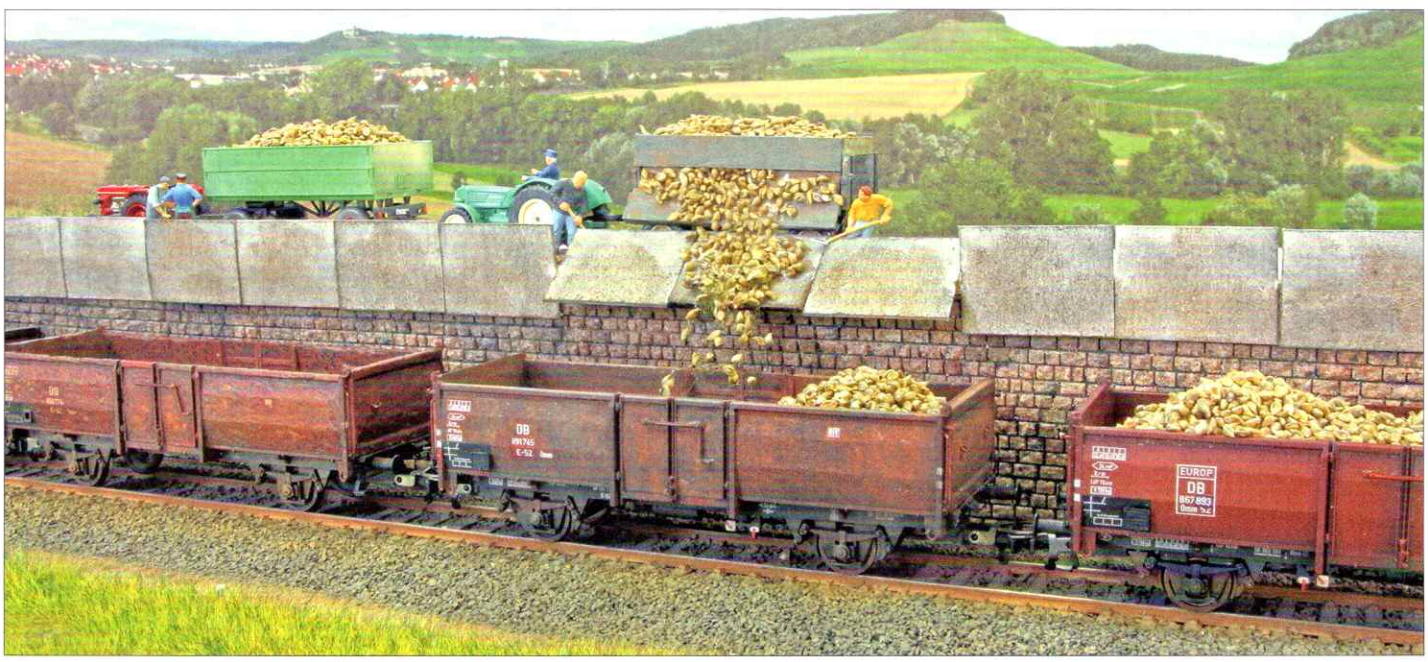
Unten: An vielen Bahnhöfen gab es in der Epoche III für die Rübenverladung hochliegende Rampen mit klappbaren Verladeblechen. Ihr Vorteil war die „automatische" Entladung direkt aus dem Hänger, ihr Nachteil: der Dreck fällt mit hinein.

Japanhirse zugelegt. Deren Körner haben eine unregelmäßige Form und weisen wie die richtigen Rüben ein dreckig-grau-braunes Aussehen auf. Die Körner erschienen mir für die Befüllung der Wagen ideal; sie können sowohl in loser Form verwendet als auch auf Styrodurkerne geklebt werden.

Rübenverkehr im Modell

Beim Modellbetrieb werden sich die Geister weiter scheiden. Hier kommt es schließlich darauf an, ob der Rübenverkehr auf der Heimanlage oder auf einer Modulanlage im großen Freundeskreis stattfindet. Eines dürfte dabei gemeinsam sein: Man simuliert die Abfuhr gefüllter beladener Wagen und die Anfahrt von Leerwagen.

Schön ist es, wenn man in einem kleinen Landbahnhof die auf diesen Seiten gezeigten Optionen für das Beladen nachstellen kann. Dabei spielt es keine Rolle, ob nur eine einfache Laderampe oder eine spezielle Verladevorrichtung vorhanden ist. Was unheimlich Spaß macht, ist das lose Befüllen mit der Hirse und die (sinnvolle) Abfuhr der Wagen zu einer Entladestelle. Letzteres kann nun unsere Zuckerfabrik sein – oder eben doch nur der Schattenbahnhof. Das händische Auskippen in ein Sammelgefäß ist dann die Abschlusshandlung. Aber Vorsicht, trotz aller Bemühungen um ein exaktes Befüllen rieseln doch immer wieder einige der Hirsekörner daneben oder verteilen sich bei einer Ent-



gleisung auf der Anlage – in diesem Fall hilft nur der Einsatz eines Staubsaugers …

Betrieb mit Wagenkarten

Nun steht die „Hessenzucker" ja auf Modulen, die für den Einsatz auf Fahrtreffen ausgelegt sind. Als Endpunkt einer Nebenstrecke konnte ich etwa 24 Rübenwagen abfertigen, die allerdings geschoben einzufahren waren. Überaus beschwerlich waren jedoch die im Fremo-Betrieb immer einzusetzenden Wagen- und Frachtkarten. Sie hemmten beim Massenverkehr mit den Rübenwagen das Ganze ganz enorm! Auch eine Wendekarte brachte da keine spürbare Entlastung. Die nächste Idee war, die Wagen mit Wagenkarten, aber ohne Frachtkarten fahren zu lassen. In diesem Fall hielt dann aber die Kontrolle der Wagennummern in jedem Unterwegsbahnhof den Betrieb zu lange auf.

Recht umständlich war die Rübenverladung mit Netz und Ladegeschirr.

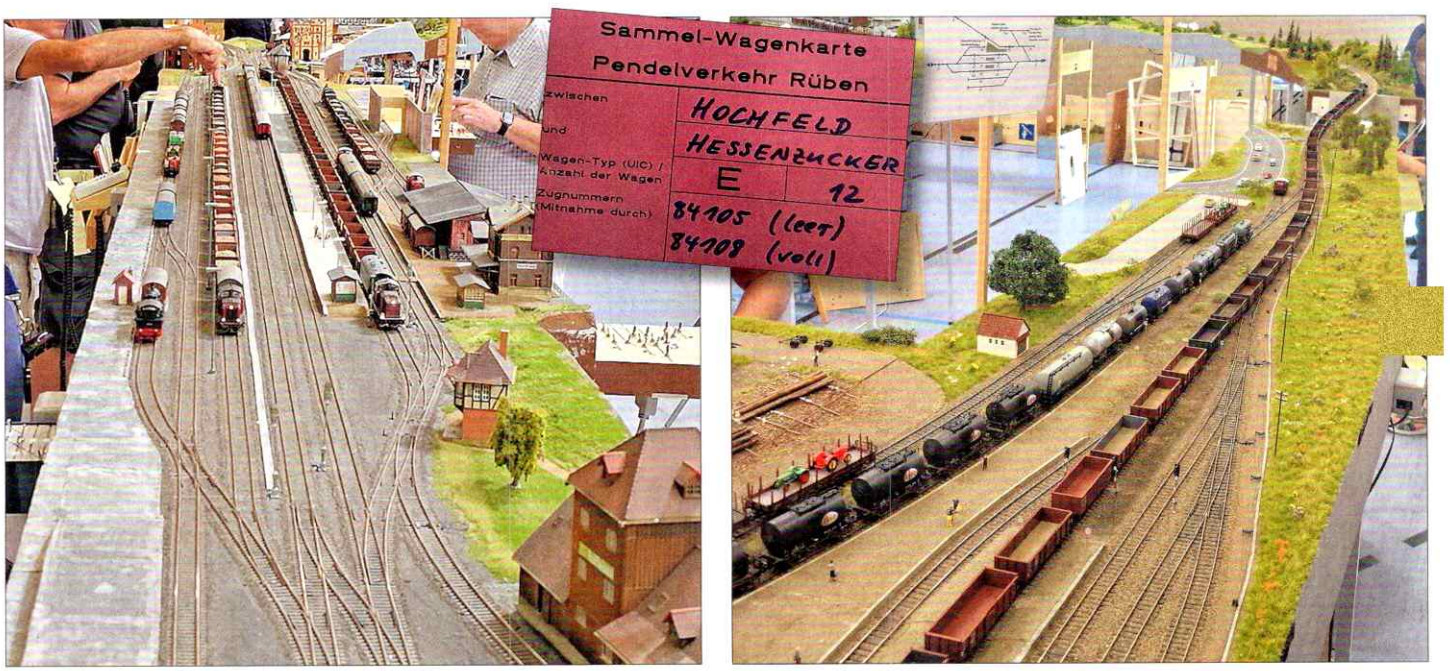
Eine Verladeanlage für Rüben ist auch im Modell ein Blickfang und sorgt für Abwechslung im Betrieb.

Erst beim dritten Fahrtreffen mit Rübenwagen kristallisierte sich eine praktikable Lösung heraus. Dazu führten wir eine Wagen-Sammel-Karte ein (Danke, Rasmus!). Sie verzichtet auf die Zuordnung der Nummern und benennt nur die Anzahl der jeweiligen Wagen. So konnte beispielsweise der Bahnhof Mörlenbach vier E-Wagen empfan-

Rechts: Das Ladenetz entsteht aus Tüll und Garn. Ein Spritzlingsteil übernimmt die Funktion des Ladegeschirrs, der Garnfaden wird mit Sekundenkleber fixiert.

Beim Fremo-Treffen in Annweiler begegnen sich im Verteilungsbahnhof „Hochfeld-Nord" volle und leere Rübenzüge – fiktiv während einer Rübensaison in den 1960er-Jahren. Der mit der Dampflok bespannte Zug rechts hinten fährt schon als Ng zur Zuckerfabrik.

Ob in Mörlenbach jemals Rübenzüge durchgefahren sind, spielt nur eine untergeordnete Rolle. Jedenfalls macht der Leerzug mit 32 Wagen plus Güterzugbegleitwagen schon eine Menge her und erfordert eine kräftige Zuglok sowie saubere Modulübergänge!



Ab Epoche IV (aber eigentlich erst ab etwa 1979) können die Rübenwagen den Extraschriftzug „Darf den Bereich der DB nicht verlassen" tragen, weil Revisionen eingespart wurden und sie so den internationalen Ansprüchen nicht mehr genügten.

gen – und diese konnten jedes Mal andere sein. Dadurch war die Möglichkeit gegeben, mit dem Leerwagenverteilerzug einfach immer nur die letzten vier Wagen am Bahnhof zu lassen – ohne dass der zuständige „Bahnhofsmensch" dies genau kontrollieren musste. Die Wagen wurden in den Betriebspausen wieder gefüllt und konnten mit der Rückleistung schließlich wieder ins Zuckerwerk. Verwechslungen ließen sich eigentlich ausschließen, weil alle Eo-Wagen ohne Wagenkarte dem Zuckerverkehr zuzuordnen waren. So hatten wir schließlich beim Fremo-Sommertreffen in Annweiler etwa 140 (!) E-Wagen im Einsatz, mit denen rund 5 kg Hirse durch die Gegend fuhren.

Die Rübenzüge waren beim Vorbild in der Regel in Nahgüterzügen (Ngs) unterwegs, vor allem, wenn sie als Sammler fuhren. Auf dem Weg zur Zuckerfabrik waren sie dann auf jeden Fall als Ng einzustufen, z.T. wegen langsam laufender Wagen bzw. knapper Bremshundertstel mit 65 km/h. Als Triebfahrzeuge kam quasi alles zum Einsatz, was eigenständig rollen kann – mitunter auch Triebwagen, Rangierloks oder auch Großdiesel. Dies lässt sich alles trefflich im Modell nachstellen.

Die Frage, ob die Züge mit oder ohne Güterzugbegleitwagen unterwegs sein müs-

Von M+D gab es diverse Sonderauflagen zum Thema Rübenverkehr. Neben vielen Einzelwagen bot Hans Bartel auch charakteristische Sets mit unterschiedlichen Wagen und Anschriften an – so auch eine ins Auge fallende Protestbeschriftung. Das Set erschien bereits 1996.

Bei der Jagsttalbahn existierte eine Kippanlage für landwirtschaftliche Anhänger; Uwe Stehr hat sie als Modell konstruiert und bietet eine entsprechende 3D-Datei zum Nachdrucken auf seiner Webseite zum Download an (www.jagsttalbahn-modelle.de). Markus Meier hat die Verladeanlage in H0 gedruckt, zusammengebaut und lackiert. Im Vorbild war die Anlage ein Selbstfahrer und bewegte sich entlang der Wagen. Die Bühne samt Hänger wurde angehoben, geneigt und so die Rüben in die Waggons gekippt.

Beim Vorbild waren Rübenzüge oft in den seltsamsten Konstellationen unterwegs – so auch mit zwei Köfs. Wichtig ist dabei die Anordnung: Die beiden Dieselloks sollten zusammengekuppelt mit dem Führerhaus voraus fahren – also gewissermaßen „Schnauze an Schnauze".

Mitte: Je später in der Epoche, desto voller die Wagen und desto stärker die Lok? Fast könnte man das glauben, jedenfalls waren die 218er vor Eaos-Wagen in den 80ern und 90ern oft gesehene Zugloks.

sen, beantwortete Stefan Carstens wie folgt: „Dies war von der Epoche abhängig: Nach meinem Wissensstand in der Epoche III ziemlich sicher ja, in der Epoche IV mit dem Einsatz von Dieselloks nein – da fuhren Rangierer und Zugführer eben auf der Lok mit."

Weiterer Warenumschlag

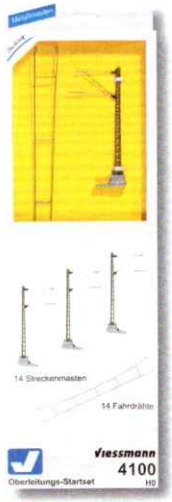
Die Zuckerfabrik erhielt aber nicht nur Rüben, sondern auch alle anderen Begleitstoffe wie Kohlen, Kalksteine, Koks, ggf. Ersatzteile und Verpackungsmaterial mit den dafür passenden Wagengattungen. Abgefahren wurden neben dem Fertigzucker in loser Schüttung oder gepackt in G- oder H-Wagen dann noch Rübenschnitzel, Melasse und Kalkschlamm.

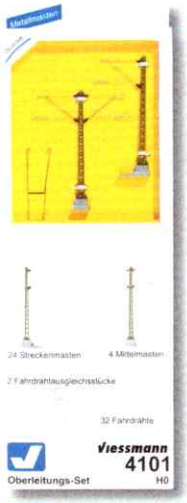
Hierzu kommt ein weiterer Ng, dann aber nur ein- bis zweimal pro Woche, während die Rübenwagen ja mehrmals am Tag zugestellt werden können. Die Zuckerfabrik sorgt auf jeden Fall für einen abwechslungsreichen Betrieb! Vielleicht erlebt damit zumindest der Rüben- und Zuckerverkehr auf unseren Anlagen wieder einen kleinen Aufschwung. *Horst Meier*

Rechts: Gerade bei den NE-Bahnen traf man immer wieder die regulären Triebwagen an, die im Herbst mit einigen Rübenwagen am Haken unterwegs waren, hier noch ergänzt durch einen „Kohlewagen" des regionalen Händlers.

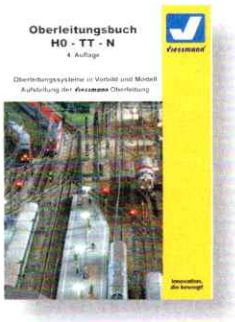
Anzeige

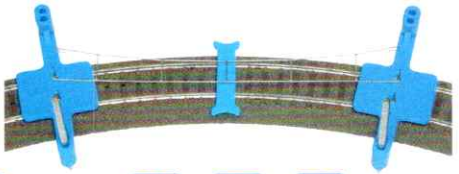
Die Oberleitung mit System





4190
Oberleitungsbuch





Viessmann
Viessmann Modelltechnik GmbH
Tel.: +49 6452 93400
www.viessmann-modell.de

Weitere Oberleitungsartikel finden Sie auf unserer Homepage und im Katalog.

H0 TT N
4100 4200 4300
Startset Oberleitung

H0
4101
Oberleitungsset ICE

H0 TT N
4196 4296 4396
Fahrdrahtmontagelehre

H0 TT N
4197 4297 4397
Mastpositionslehre

TRAUM MODELLBAHN-ANLAGE

NOAHS ARCHE UND DIE FELDBAHN

Warum das Einhorn ausgestorben ist

Luc de Martelaer ist uns als kreativer Modellbauer bekannt. Gerne erinnern wir uns an seine Anlage „Bayou Tallahatchie“ (MIBA-Spezial 112, S. 36). Er ist also ein Mann mit viel Erfahrung, aber dass seine Erfahrungswerte bis zur großen Sintflut zurückreichen, haben wir erst jetzt gelernt.

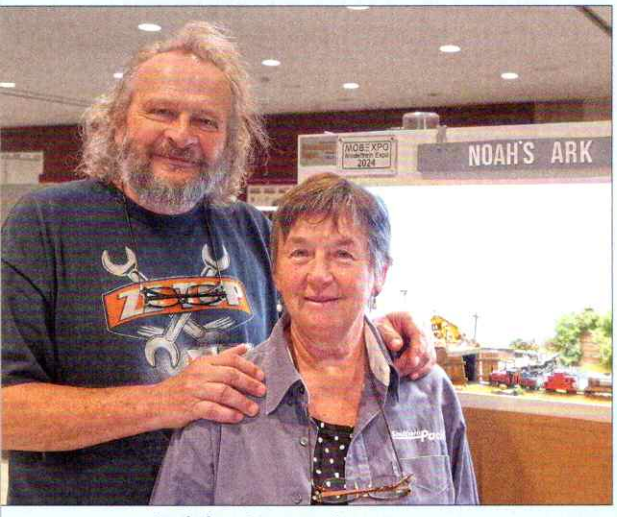
Die Arche Noah

Man könnte meinen, Luc habe die kleine Ausstellungsanlage in „N“ wie „Noah“ gebaut, aber es ist Schmalspur, also H0e. Für Modellbahner ist jedenfalls trotz des Dauerregens, der zur Sintflut führte, sonnenklar, dass die Tiere mit der Feldbahn zur Arche gebracht wurden. Wie, bitte schön, hätte das denn sonst so schnell gehen können?

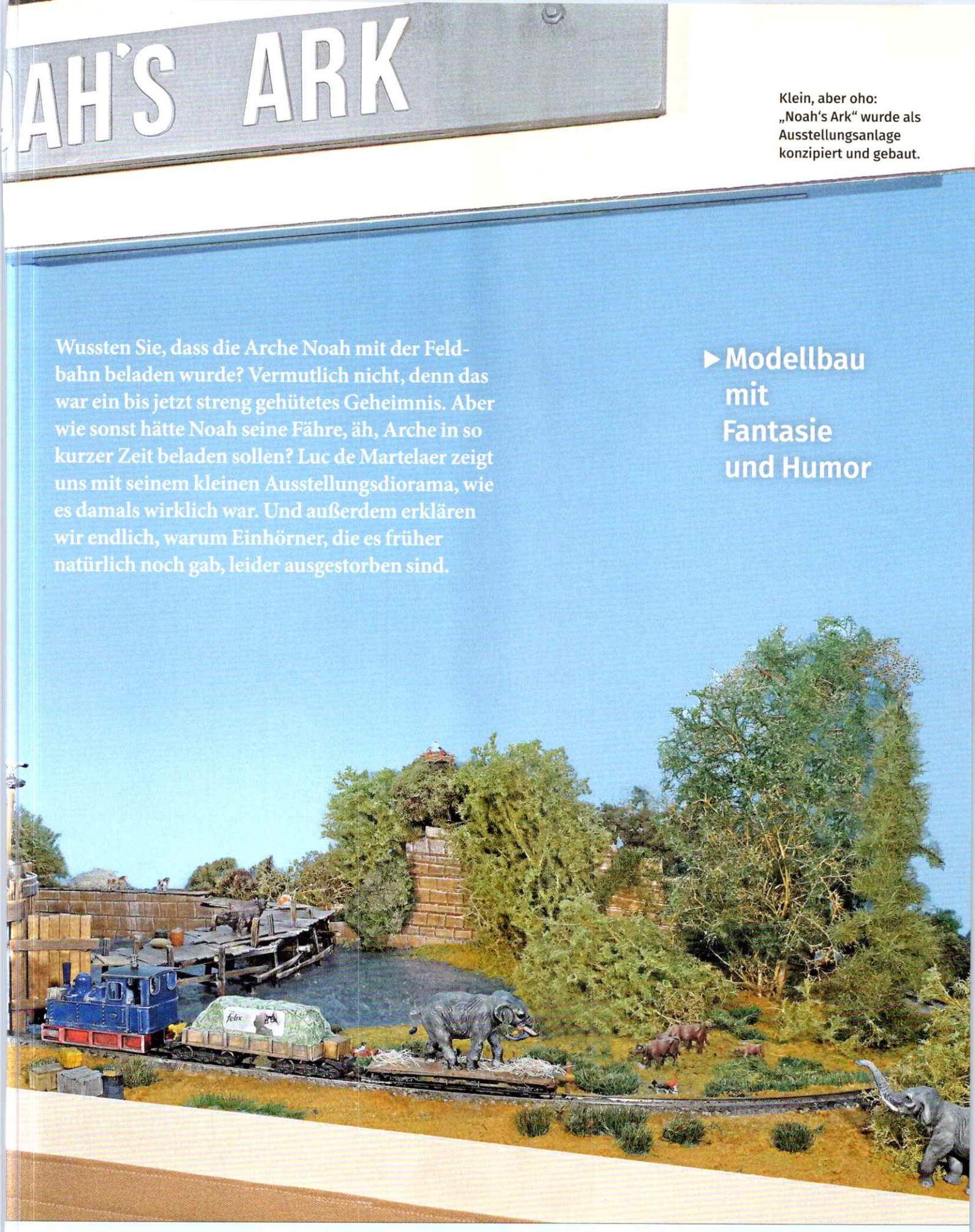
Noah hat erst mal eine große Arche gebaut, so richtig mit Haus obendrauf und Bug-Luke zum Beladen. Die Arche war groß genug für alle: Menschen wie Tiere – von jeder Art zwei. Als die Sintflut näher kam, hat er die meisten Tiere mit der Bahn kommen lassen. Einige haben den Zug verpasst und sind per pedes gekommen; um diese Arten hat sich Noahs Frau Edith gekümmert, denn die war gut zu Fuß – und außerdem eine große Katzenfreundin. Noah selbst war ja schon 600 Jahre alt, und hat lieber den Bahnverkehr zur Arche geregelt. Jedes Tier ist im Doppelpack gekommen – als Pärchen, um die Art zu erhalten.

Anders als die heutige Bahn war Noah recht früh dran. Er hat die Arche gebaut und die Züge kommen lassen, als die Sonne noch schien. Er wusste, dass es in sieben Tagen regnen würde. Übrigens müssen bei der Sintflut auch die Eisenbahnen und die Gleise fortgeschwemmt worden sein, denn sie mussten später neu erfunden werden. Aber das ist eine andere Geschichte. *Christiane van den Borg*

Fotos: Christiane van den Borg



Luc und Régine de Martelaer freuen sich bei der Expo Trains in Walferdange (Lux.) über die vielen Besucher an ihrer Anlage.

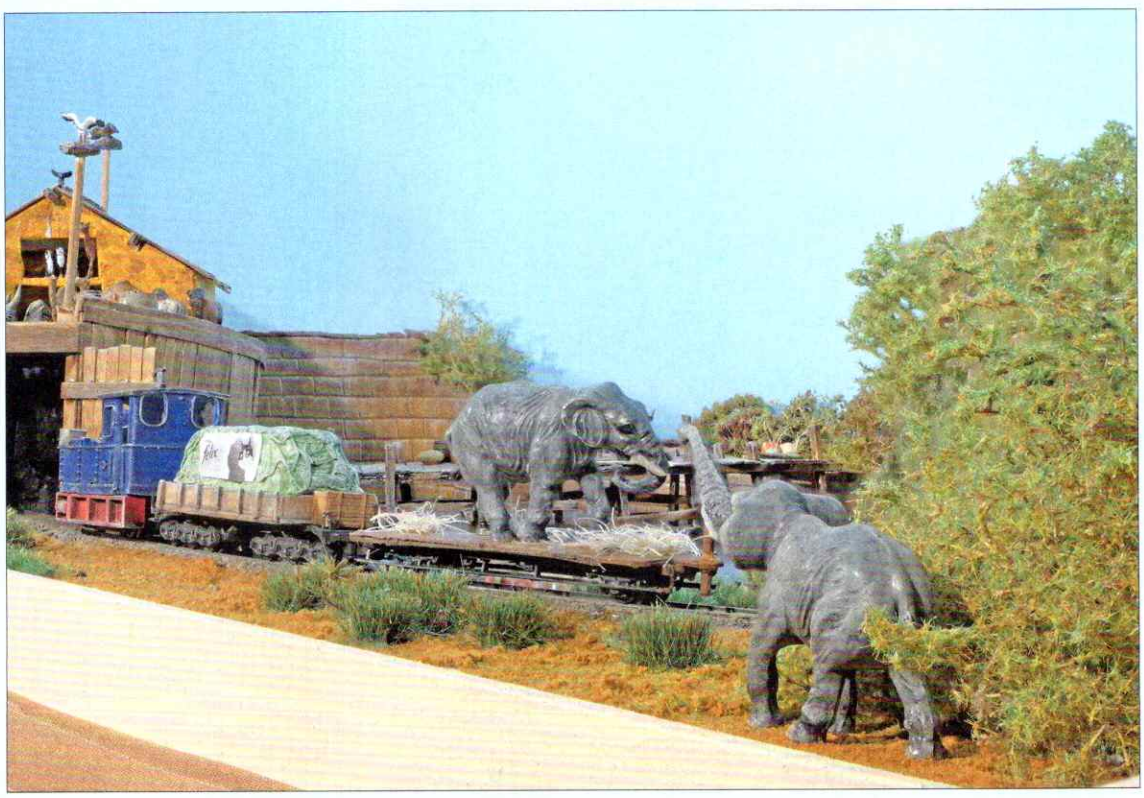


Klein, aber oho: „Noah's Ark" wurde als Ausstellungsanlage konzipiert und gebaut.

▶ Modellbau mit Fantasie und Humor

Wussten Sie, dass die Arche Noah mit der Feldbahn beladen wurde? Vermutlich nicht, denn das war ein bis jetzt streng gehütetes Geheimnis. Aber wie sonst hätte Noah seine Fähre, äh, Arche in so kurzer Zeit beladen sollen? Luc de Martelaer zeigt uns mit seinem kleinen Ausstellungsdiorama, wie es damals wirklich war. Und außerdem erklären wir endlich, warum Einhörner, die es früher natürlich noch gab, leider ausgestorben sind.

Auf dem ersten Waggon ist Katzenfutter. Viel Katzenfutter. Noahs Frau Edith liebt Katzen.



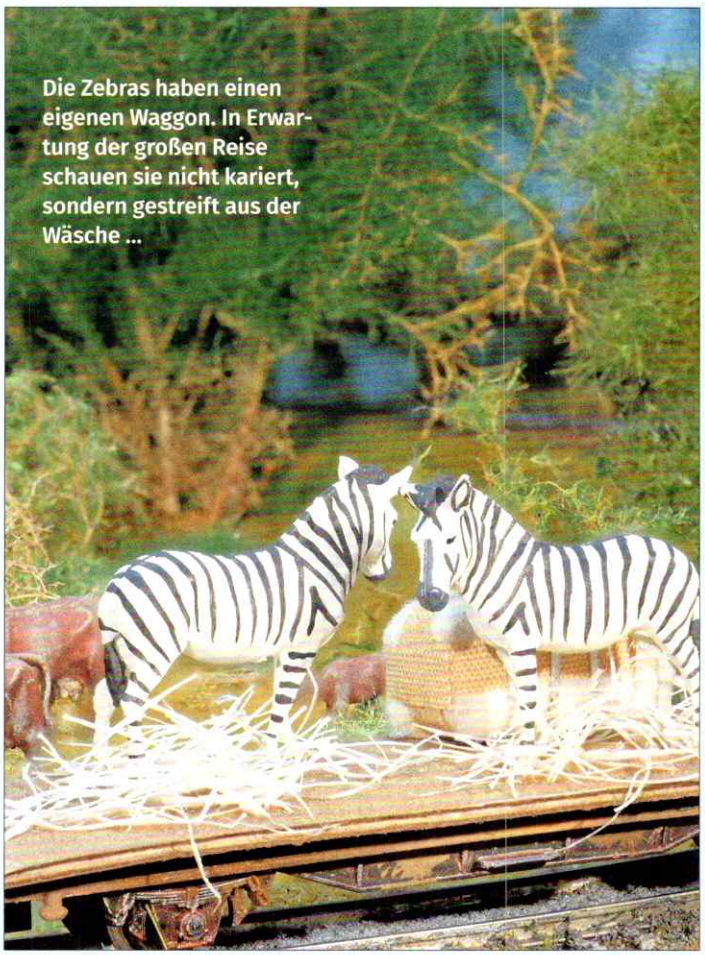
Die Elefanten wurden einzeln auf Flachwagen in die Arche gefahren. Bei vier Tonnen Lebendgewicht hätte man die Zuladung des Wagens sonst unzulässig* überschritten. Frau Jumbo ist dann mit dem nächsten Zug dran.

*) Schon zu biblischen Zeiten gab es offenbar viele strenge Dienstvorschriften, die die Sicherheit des Bahnverkehrs geregelt haben.

Die Bisons kommen zu Fuß resp. zu Huf über den Steg zur Arche. Die Schnecken kommen auch zu ... äh ... wie heißt das eigentlich? Jedenfalls sind sie wiedermal äußerst spät dran.

▶ Peinlich, peinlich: Wer war das?

„Wer war das?“ Noah ist empört darüber, dass eines der Tiere mitten aufs Deck gemacht hat. So geht's ja nicht!



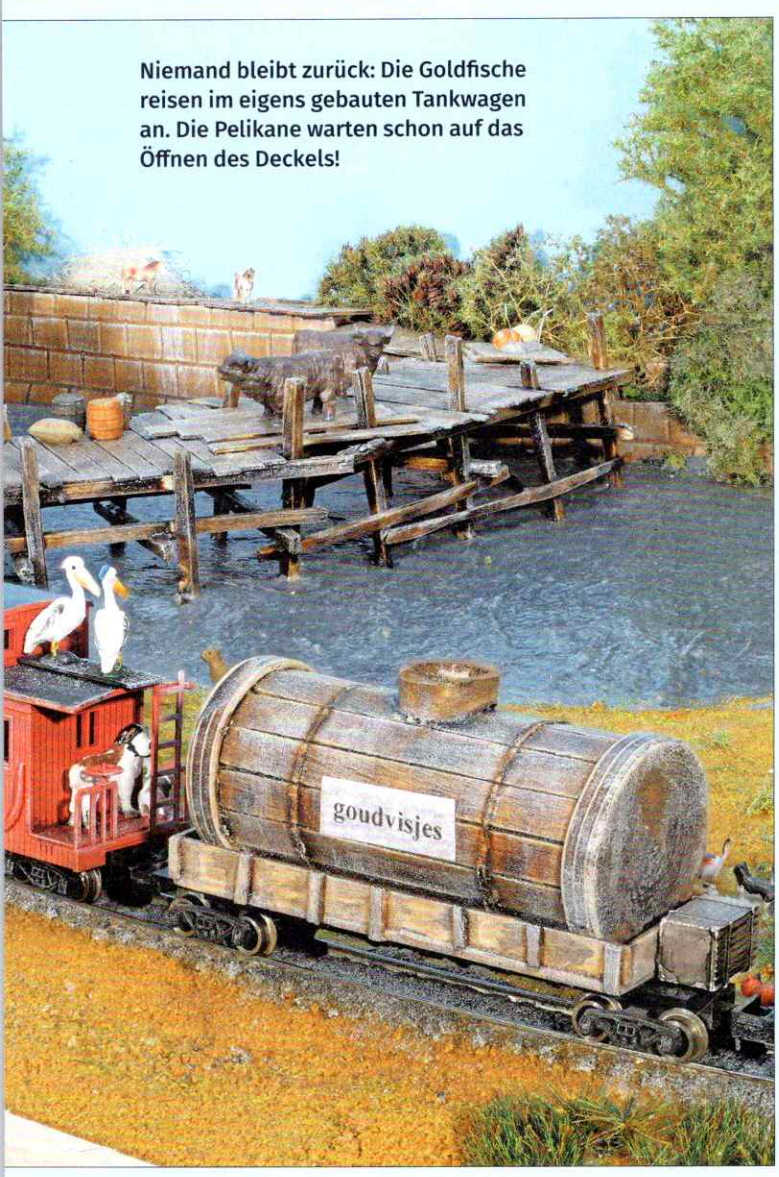
Die Zebras haben einen eigenen Waggon. In Erwartung der großen Reise schauen sie nicht kariert, sondern gestreift aus der Wäsche ...

Einhorn Kevin ist schon mal vorgetrabt. Er ist ganz aufgeregt, weil er noch allein ist. Aber nicht mehr lange!

Die Pinguine diskutieren noch die Abendgarderobe für's Captains-Dinner. Es wird voraussichtlich wohl ein Frack werden.

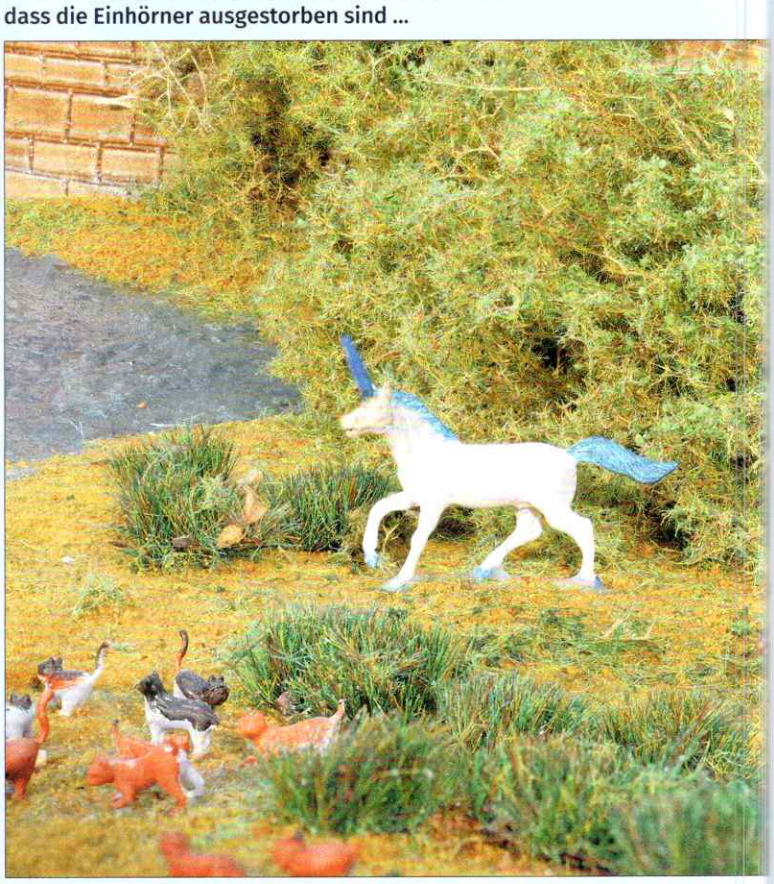
▶ "Bring zwei Katzen mit", hatte Noah gesagt. Das wird Diskussionen geben ...

Ein Robbenpärchen robbt an Land in Richtung Arche. Noahs Frau Edith führt derweil eine Schar von Katzen zur Arche. Sie konnte sich nicht dazu durchringen, aus der riesigen Menge lediglich zwei Tiere auszuwählen. Was wohl Noah dazu sagen wird?



Niemand bleibt zurück: Die Goldfische reisen im eigens gebauten Tankwagen an. Die Pelikane warten schon auf das Öffnen des Deckels!

Unten: Nun trabt auch das zweite Einhorn zur Arche. Aber was ist das? Mähne und Schweif sind auch bei ihm blau, nicht rosa wie bei den Stuten. Es ist Hengst Gerald auf dem Weg zu seinem Geliebten Kevin, der schon an Bord ist. Tja, und so kam es, dass die Einhörner ausgestorben sind ...



Linton
Innovative Lösungen für Modellbahner und Modellbauer
Trainboxen
für H0, H0m, H0e, TT und N
Hans Kral www.linton.de
Martin-Blessing-Str. 6 info@linton.de
D - 78120 Furtwangen Tel. 07723 - 1599

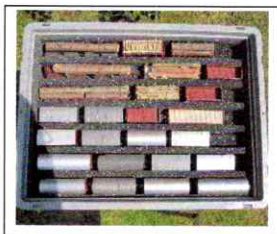
Alles zum Selbstätzen, Messing- u. Neusilberbleche von 0,1 bis 0,8mm, beidseitig m. Fotolack beschichtet und mit Schutzfolie abgeklebt, Ätzanlagen, Belichtungsgeräte, Chemikalien, Schwarzbeizen für verschiedene Metalle, viele Messingprofile, **Ätzteile** für Baugrößen Z, N, TT, H0, 0, Miniaturketten, **Auftragsätzen nach Ihrer Zeichnung**
Ätztechnik
Ausführlicher und informativer **Katalog** gegen € 5,-- Schein oder Überweisung (wird bei Kauf angerechnet)
SAEMANN Ätztechnik
Zweibrücker Str. 58 • 66953 Pirmasens • Tel. 06331/12440
Internet: www.saemann-aetztechnik.de Mail: saemann-aetztechnik@t-online.de

www.Beckert-Modellbau.de
Gebergrundblick 16, 01728 Bannewitz OT Gaustritz Tel.: (0 35 1) 2 00 60 60 Fax: 2 02 86 46
eMail: beckert-modellbau@t-online.de
Ätzschilder
Nach Wunsch in allen Spurweiten !
Farblich bereits fertig
Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)
Handarbeitsmodelle

MONDIAL Vertrieb
Claus-Peter Brämer e.K. · Woldlandstr. 20 · D 26529 Osteel
Tel. 0 49 34 / 4 95 67 71 · Fax: 0 49 34 / 4 95 67 72
SYSTEME LAUER
Über 40 Jahre Modellbahnelektronik
Für alle die auch ohne Computer eine Anlage steuern möchten!
Wir sorgen für die Sicherheit auf Ihrer Modellbahnanlage...
Schattenbahnhofsteuerungen für mehr Abwechslung im Analog- und Digitalbetrieb.
Blockstellensteuerungen wie beim großen Vorbild, für den Analog- und Digitalbetrieb.
Internet: www.mondial-braemer.de **e-Mail: info@mondial-braemer.de**

Neugestaltetes Ladenlokal auf über 500 m²
– Seit 1978 –
MODELLBAU & LOKSCHUPPEN BERLINSKI
DIE MEGASTORES IN DORTMUND
Märkische Str. 227
44141 Dortmund
Telefon 0231/ 41 29 20
info@lokschuppen-berlinski.de
Der neue Onlineshop von dem Traditionsunternehmen aus Dortmund:
www.lokschuppen-berlinski.de

Kölner Modell Manufaktur
Modellbahn-Transport-Systeme
Euro-Boxen + Koffer
Spurweiten Z bis 0
www.koelner-modell-manufaktur.de



Hier könnte Ihre Anzeige stehen!

Erfragen Sie die speziellen Anzeigentarife Tel.: +49-89-130 699-523, bettina.wilgermein@verlagshaus.de

Meisterwerke für Modelleisenbahner

In diesem Buch versammelt Chefredakteur Martin Knaden die schönsten, spannendsten und abwechslungsreichsten Modellbahn-Anlangen, über die in der MIBA berichtet wurde. Ein Muss für jeden Modellbahn-Aficionado, der nicht genug bekommen kann von Modellbahn-Projekten der Extraklasse!

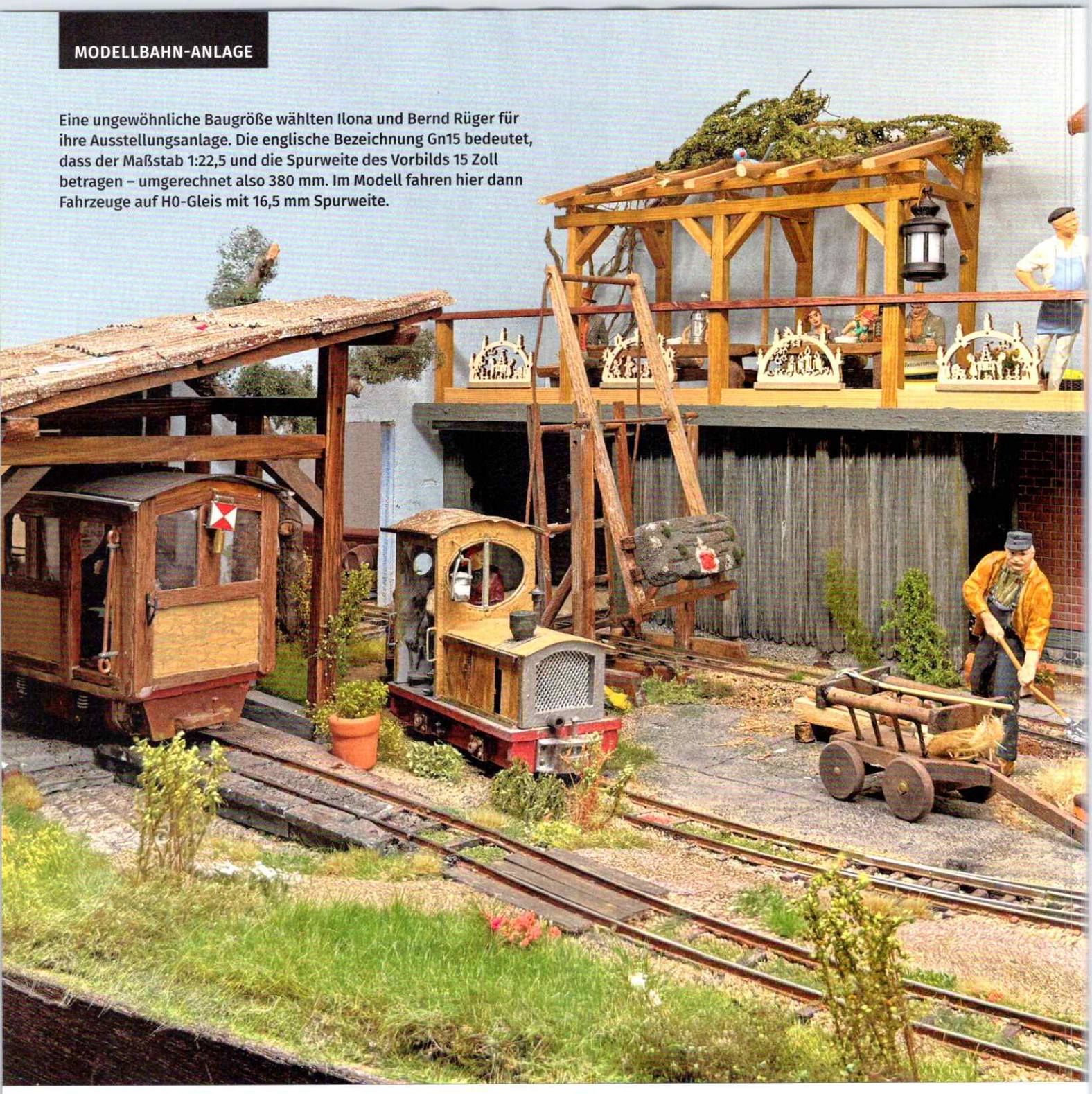
192 Seiten · ca. 400 Abb.
Best.-Nr. 02086
€ (D) 29,99

FASZINIERENDE MODELLBAHN ANLAGEN
Meisterwerke, die jeden Modelleisenbahner träumen lassen
MIBA
VGB GeraMond

JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG** VOR ORT
ODER DIREKT UNTER **GERAMOND.DE**
Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

GeraMond

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

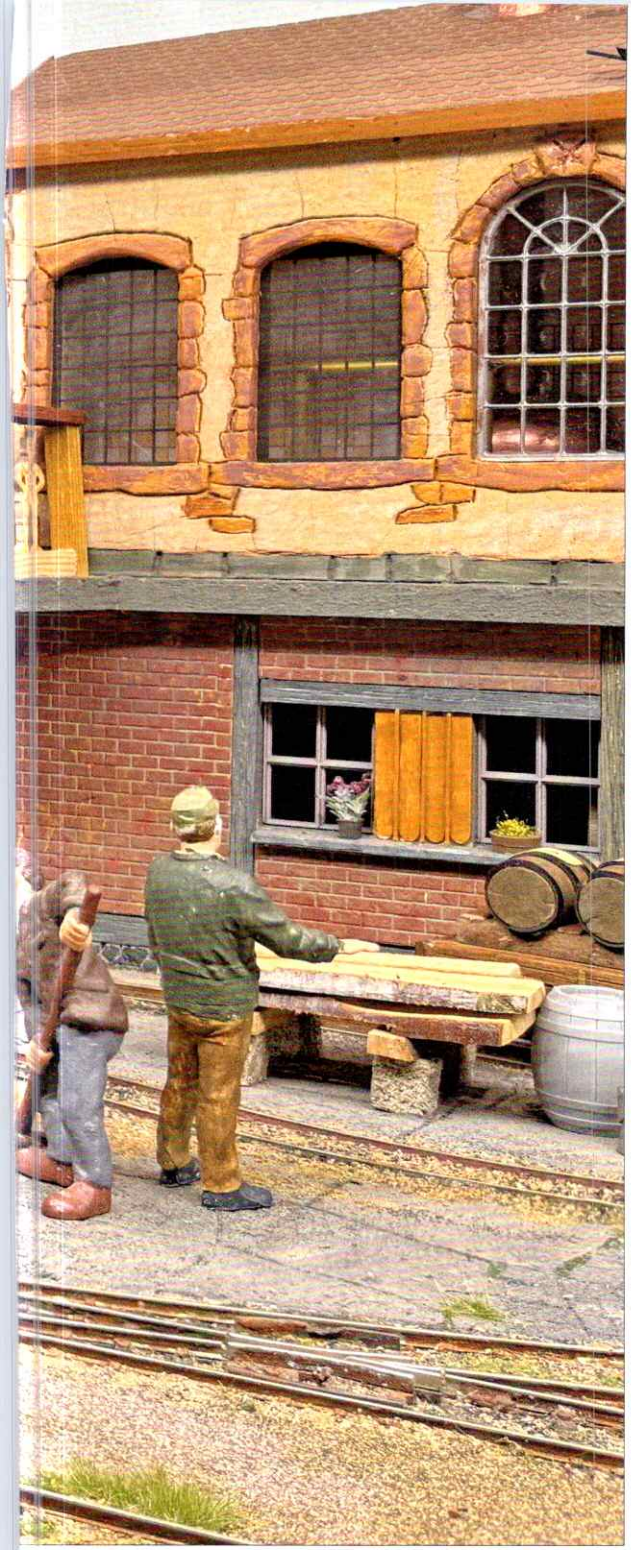


Eine ungewöhnliche Baugröße wählten Ilona und Bernd Rüger für ihre Ausstellungsanlage. Die englische Bezeichnung Gn15 bedeutet, dass der Maßstab 1:22,5 und die Spurweite des Vorbilds 15 Zoll betragen – umgerechnet also 380 mm. Im Modell fahren hier dann Fahrzeuge auf H0-Gleis mit 16,5 mm Spurweite.

EINE KLEINE FELDBAHNANLAGE IM MASSSTAB 1:22,5

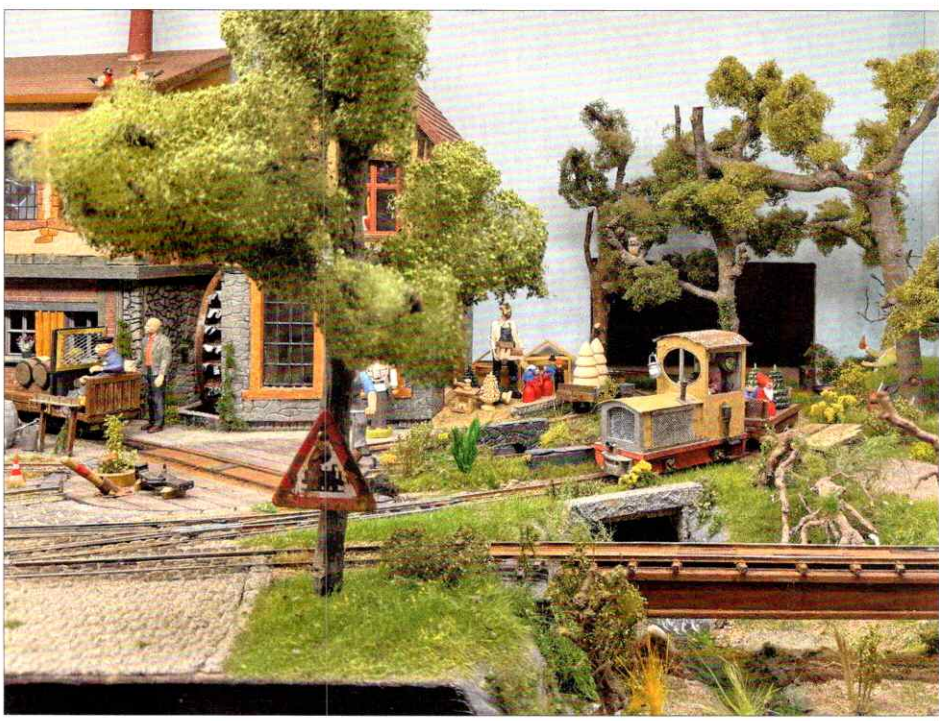
Holz auf schmalster Spur

Beim Bau ihrer Ausstellungsanlage wollten Ilona und Bernd Rüger ihrer Fantasie freien Lauf lassen – wenn auch mit einem Schmunzeln und etwas Übertreibung. Im Mittelpunkt stehen ein Sägewerk und eine Holzwerkstatt, die Vorbildern im Erzgebirge frei nachgestaltet wurden. Dort gibt es auch heute noch viele kleine Handwerksfirmen, die Holzspielzeug, Weihnachts–artikel und praktische Dinge aus Holz produzieren.



Der Feldbahnbetrieb im Werksgelände passt sehr gut, um auf kleinstem Raum das dafür benötigte Holz und fertige Produkte zu transportieren.

Viele unterschiedliche, bis auf die Fahrgestelle selbst gebaute Fahrzeuge, sind auf der teils exotischen Gleisanordnung unterwegs.



Auf unserer kleinen Modellbahnanlage – sie besteht eigentlich aus zwei Betriebsdioramen – kann der Besucher unschwer erkennen, dass es sich um Szenen aus dem Erzgebirge handelt. Es sind Schwibbögen, Holzspielzeug, Nussknacker, Spanbäumchen sowie natürlich ein Räuchermännchen zu sehen. Diese Dinge werden in der kleinen Holzwerkstatt von Bernhard Brettl, die als schönes Gebäude mit Fachwerk zu sehen ist, angefertigt. Ein sichtbares Wasserrad sorgt für den nötigen Antrieb der im Haus befindlichen Maschinen über Transmissionen.

Auf dem Werksgelände davor werden mit teils abenteuerlichen Feldbahnfahrzeugen Materialien,

Fotos: MK

Das Sägewerk befindet sich auf dem zweiten Teil der Anlage, der sich auf der rechten Seite an das Segment mit der Holzwerkstatt anschließt. Das Sägewerk nutzt ebenfalls die Wasserkraft.

fertige Erzeugnisse sowie das Holz für die Produktion transportiert. Ein umfangreiches Schienennetz ermöglicht auf kleinstem Raum ausgiebigen Fahrbetrieb. Es sind abwechselnd drei kleine Dieselloks unterwegs. Selbst eine Frau hat heute Dienst.

Viele verschiedene Hänger und Loren sind im Einsatz. Auch dem Lokpersonal macht die Arbeit wie man sehen kann viel Spaß. Sogar manche Flasche Bier wird heimlich mitgenommen. Daher ist es wohl mit der Pflege der Werksbahn nicht so genau genommen worden, einen TÜV gab es damals auch noch nicht. Mehrere kleine Drehscheiben für den Handbetrieb ermöglichen es, alles an den vorbestimmten Ort zu transportieren. Im linken Außenbereich grenzen Abstellgleise mit einer großen Drehscheibe an. Um hier das vorhandene Gleis im rechten Winkel ohne Kreuzung überqueren zu können, wurde eine kleine Klappbrücke eingebaut – sie entstand nach einer Zeichnung, die bereits vor langer Zeit in MIBA 16/1966 gezeigt wurde. Dank der Brücke können die Fahrzeuge auf ein links außen angefügtes Modul mit Drehscheibe fahren und dort abgestellt werden.

Auch wenn das Wasserrad stillsteht, wird im Sägewerk fleißig gearbeitet – zur Not eben mit der Hand.

Links: Der Transport der Holzstämme erfolgt auf einer stellenweise etwas abenteuerlich wirkenden Streckenführung. Die Feldbahnlok kommt auf der Steigung mit ihrer Fuhre schon an ihre Grenzen ...

Neben der Holzwerkstatt steht eine kleine Hausbrauerei. Hier wird der „Holzwurmtrunk" frisch im Kupferkessel gebraut. Ein kleiner angrenzender Biergarten erwartet seine Besucher und ist schon gut besetzt – hier können die Gäste dem emsigen Treiben auf dem Werksgelände zuschauen.

Gerade kommt ein Holztransport aus dem Sägewerk, das auf dem zweiten Diorama zu sehen ist. Auch hier kommt die Wasserkraft zum Einsatz. Im Sägegatter werden aus dicken Holzstämmen die benötigten Bretter für die Produktion hergestellt. Natürlich müssen sie erst mehrere Jahre auf Holzstapeln trocknen, ehe sie verarbeitet werden können. Die alte Sägemühle hat schon viel in ihrem Leben gesehen. Sie stammt noch aus der Zeit, als die Dächer mit selbst gefertigten Holzschindeln gedeckt wurden. Daher war es nötig, dass heute ein neues Wasserrad eingebaut wird – die Zimmerleute sind bereits fleißig bei der Arbeit. Im Hof nutzen die Arbeiter diese Zeit, um etwas aufzuräumen. Alte Randbretter, die nicht zur Verarbeitung taugen, werden aus der Mühle entfernt. Sie dienen noch gut als Feuerholz, wenn sie getrocknet sind. Ab morgen kann dann dieses Anschlussgleis wieder genutzt werden, um Bierfässer in den Bierkeller im Vordergrund zu fahren.

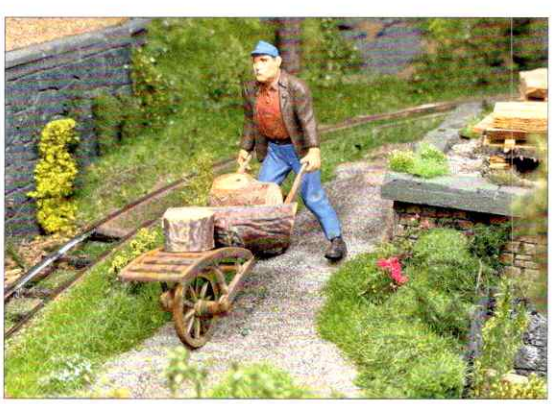
Der Chef der Sägemühle kommt heute endlich einmal dazu, in seinem angrenzenden Fachwerkhaus die Blumenkästen zu bepflanzen. Dann schaut er noch in dem kleinen Vorgarten nach seiner Sammlung alter Eisenbahnschilder. Dabei sieht er, dass ein Tourist es sich im angrenzenden Wäldchen gemütlich gemacht hat und er auf einer kleinen Feuerstelle etwas grillt. Oh je – eigentlich ist das dort ja nicht erlaubt, aber an solch einem schönen Tag kann man ihn verstehen. Die Natur ist grün, alle Bäume tragen frisches Laub und ringsherum zwitschern die Vögel. Es ist sehr friedlich.

Mit unserer Anlage wollen wir auch an den Großvater Bernhard erinnern, der nach seiner Arbeitslosigkeit im Jahr1933 eine Holzwerkstatt eröffnete, um das Brot für sich und seine Familie zu verdienen.

Ilona und Bernd Rüger

Eine Besonderheit ist die manuell zu bedienende Klappbrücke an der Drehscheibe. Ihr Vorbild diente im Original zur Überquerung einer Normalspurstrecke ohne Kreuzung. Die Anregung stammt aus MIBA 16/1966.

Damit die Arbeit im Sägewerk weitergehen kann, bauen die Zimmerleute ein neues Wasserrad ein.



Oben: Die Reststücke der Holzstämme können von den Arbeitern noch als Brennholz genutzt werden. Rechts: Der Hauptanteil der gekauften Figuren ist selbst bemalt worden. Alle Gebäude und Bäume sind in Eigenbau entstanden. Zur Dekoration wurden viele Miniaturen wie kleines Holzspielzeug und die Schwibbögen zugekauft.

EIN CONTAINERTERMINAL MIT HAFENUMSCHLAG IM MODELL

Die Box beherrscht die Welt

Wie sich die MIBA-Leser in der Vergangenheit überzeugen konnten, ist das große Thema von Andreas Langes Modellbahnanlage Schiff & Hafen. Schon in den Ausgaben MIBA 9/2013 und 9/2022 konnten wir seine Fähre „Deutschland“ bzw. die Machart der Wellen im Hafenbecken zeigen. In diesem Artikel möchte der Erbauer über die Erweiterungen und Veränderungen dieses Anlagenkonzepts berichten. Mit einigen Umsetzungen war er nicht mehr zufrieden, auch modellbauerisch hat er sich weiterentwickelt. Somit wurde es Zeit für Neues.

Während meiner Sturm- und Drang-Zeit hatte ich Gelegenheit, selbst mit Rangierloks im Seehafen von Bremerhaven zu fahren. Dadurch war ich für das romantisierende Modelleisenbahnthema „Biedermeier" mit einem kleinem Bahnhof und Güterrampe nicht mehr zu begeistern. Eine Hafenbahn bedeutet das Bewegen von großen Gütermengen, Wagenschlangen bereitstellen und abziehen, Züge zerlegen und zusammenstellen. Da ist so viel Betrieb geboten, dass für exotische Elemente auf der Anlage kein Platz ist.

Die Folge ist ein „Hang zum Gewöhnlichen", auch bei den Fahrzeugen: 140er, 290er bzw. 291er, 260er als Standard, schon 151 oder 150 sind etwas Besonderes. Da das Ganze seinen zeitlichen Schwerpunkt in der 80er-Jahren hat, darf die Umsetzung als meine „blaue Periode" gelten: Das vielgeschmähte Ozeanblau-Beige dominiert. Trotzdem sind auch jede Menge grüne Elektro- und rote Dieselloks zu finden.

Grundsätzlich fahren die Güterzüge von einem Schattenbahnhof über einen kurzen Streckenabschnitt in einen Rangierbahnhof, um dann mithilfe eines Ablaufberges nach Wagenzielen zerlegt zu werden. Diese Ziele sind typischerweise die Kajen und Terminals für die verschiedenen Ladungsarten: Stückgut, RoRo, gekühlte Fracht und Container; bei mir kommen noch zwei Fähranleger hinzu.

Zentrales Element ist dieser Rbf, über den praktisch alle Bewegungen laufen müssen. Hierbei wird dem Leser auffallen, dass beim Vorbild die Bereiche mit sehr großer Umschlagsgeschwindigkeit üblicherweise getrennt vom sogenannten konventionellen Bereich behandelt werden. Große Containerterminals in den Seehäfen wurden auch in den 80er-Jahren bereits mit Ganzzügen bedient. Auch an den Fähranlegern z.B. der Vogelfluglinie werden eher ganze Züge verschifft. Ausnahme ist hierbei das Railship-System nach Skandinavien.

Die notwendigen Aufstellgruppen für diese Ganzzüge stellen den Modellbauer vor große Platzprobleme. Der Rangierbahnhof ist ja bereits ein großer Platzfresser! Ganzzüge sind also unbedingt zu vermeiden. Mit Blick auf diese Problemstellung lohnt sich daher ein genauer Blick auf die Geschichte der Umschlagsarten in den Häfen.

Containerumschlag in seiner frühen Phase

Das Jahr 1956 wird allgemein als das Geburtsjahr des modernen Containertransports angesehen: ein umgebauter T2-Tanker, ein Liberty-Bau aus dem Zweiten Weltkrieg transportierte die ersten Container von Newark nach Houston. In den darauffolgenden Jahren gab es eine stetige Weiterentwicklung, bis die revolutionäre Umwälzung in den 70er-Jahren begann. Der Rest ist Geschichte.

Für uns Modelleisenbahner ist vor allem die Zeit der 70er- und 80er-Jahre interessant, der Zeitraum, den wir aus Sicht der Bahn als Epoche IV bezeichnen. In den Häfen war der konventionelle Stückgutumschlag noch sehr präsent, der Container war aber schon weit verbreitet, große Terminals bereits realisiert. In vielen Bereichen des Hafens waren auch kleinere Anlagen im Betrieb, neben dem klassischen Stückgutumschlag. Die in dieser Zeit gebauten Containerschiffe waren formschön, insbesondere die kleineren Feeder-Schiffe für den Zubringerverkehr hatten sehr gefällige Formen.

In der Anfangszeit des Containerverkehrs war zwar die Effizienzsteigerung des Umschlags unübersehbar, gleichzeitig hatten alle Beteiligten große Herausforderungen vor sich. Die Reedereien mussten auf ihrem Linienverkehr praktisch die gesamte Flotte umstellen. In den Häfen waren die 3-t-Standard-Kräne außerstande, die bis zu 40 t schweren Kisten zu bewegen, Gabelstapler waren für den Flächentransport dieser Gewichte zu leicht. Überall wurde daher experimen-

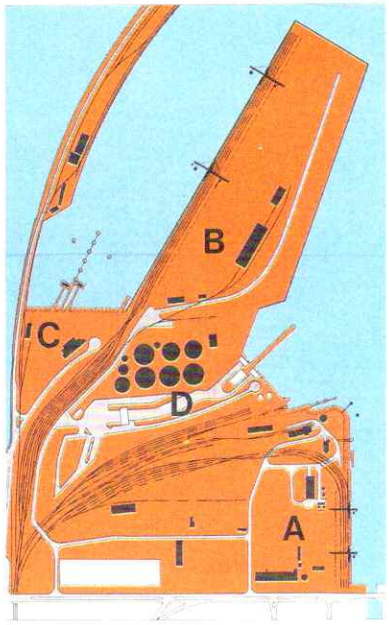
Die klassische Rangierlok in Bremerhaven während der Epoche IV: die kräftige Baureihe 290 in beige-blauer Lackierung. Hier kommt sie gerade vom Containerterminal zurück.

Linke Seite, großes Bild: Die seeseitige Verladebrücke ist ein geringfügig veränderter Nachbau der beiden Exemplare am Short-Sea-Terminal von Zeebrügge. Die wesentlichen Maße wurden nicht verändert, um die Proportionen zu erhalten. Das tut dem Gesamteindruck gut. Das Schiff sollte ebenfalls „mit Luft" darunter passen.

Linke Seite, kleines Bild: Die Güterfähre am Fähranleger ist das Erstlingswerk im Schiffsmodell für die Modellbahn: die in „Jylland" umbenannte „Deutschland I", welche beim Vorbild nach Griechenland verkauft wurde.

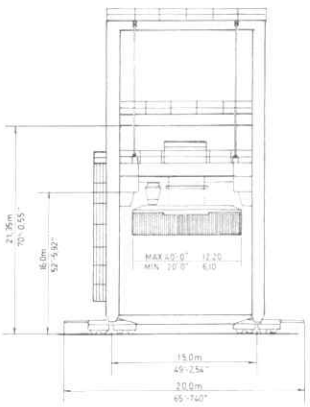
Fotos, soweit nicht anders angegeben: Andreas Lange

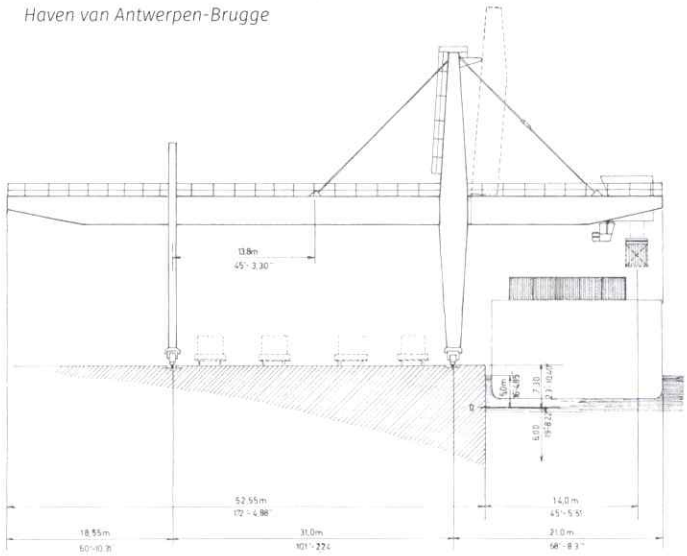
In einem Prospekt des Containerhafens Zeebrügge fand sich das Vorbild für die Containerbrücke, die Faller realisiert hat. Die Zeichnung ist sogar bemaßt. Auch die Position der Scharniere ist erkennbar.



IM DETAIL Technik

Fotos: mit freundlicher Genehmigung Haven van Antwerpen-Brugge





tiert. Die heute allgegenwärtigen Van-Carrier entwickelten sich aus den sogenannten Torladern wie im schweren Holzumschlag üblich, allgemein waren auch abenteuerliche Neukonstruktionen zu sehen.

Zudem hatte man noch keine rechte Vorstellung davon, welches Umschlagskonzept das richtige sein könnte. In der Frühphase dominierte das sogenannte Trailer-Park-System, bei dem Container vom Schiff direkt auf ein Straßenchassis abgesetzt werden. Damit umging man die Probleme mit den vorhandenen Flurfördergeräten. Einige Häfen setzen auf die Eisenbahn direkt am Pier, der Hafen von Zeebrügge ist ein typisches Beispiel. Mein Krannachbau orientiert sich an dem dortigen Short-Sea-Terminal aus den 70er-Jahren.

Bahngleise direkt am Pier

Auch in Bremen und Bremerhaven hatte man Eisenbahngleise am Pier vorgesehen, allerdings eher an den kleineren Anlagen. Auf den großen Terminals fand man mit den Van-Carriern bald eine Antwort auf die Gewichtsfrage. Damit konnten die Container von den großen Verladebrücken direkt am Pier abgesetzt werden und von den Van-Carriern in die Fläche abgefahren werden. Erst dann werden die Boxen wieder aufgenommen und auf Lkws oder Eisenbahnwagen gesetzt. Genau hier liegt das Problem für den Modellbauer: Diese Konzepte erfordern riesige Flächen, die Modellierung von Schiff und Bahn wäre also ein unmöglicher Spagat.

In der Phase ab den 70er-Jahren herrschte also noch eine Mixtur aus alt und neu, Experimenten und Konzepten. Die Häfen hatten größtenteils noch „wasserdominierten" Zuschnitt, das heißt: Landflächen waren also eher knapp. In Hamburg war das besonders offensichtlich. Hier wurde bisher ein großer Teil der Güter im Hafen mit Schuten und Schleppern weitertransportiert, Arbeitskräfte pendelten mit Stauerei-Barkassen zu den Einsatzorten. Bestehende Anlagen wurden bereits „containerisiert" oder für den kombinierten Umschlag erweitert. Somit sind die Pieranlagen interessant, die unter dem Platzmangel der historisch gewachsenen Struktur entstanden sind.

Das hat noch einen weiteren, wichtigen Aspekt: Diese Terminals werden nicht von Ganzzügen angefahren, die platzfressenden Aufstellgruppen sind also nicht nötig. Vielmehr wird der Zu- und Ablauf im allgemeinen Wagenverkehr über die zuständigen Rangierbahnhöfe geregelt. Für Leerwagen sind natürlich auch Gleise notwendig, diese werden aber für alle Wagenarten genutzt.

An den neuentwickelten Containerwaggons konnte man ablesen, dass auch die Bahngesellschaften zunächst den Rangierbahnhof im Blick hatten: die Typen Sgjs und Lgjs hatten (j = stoßgedämpft) hydraulische Längsstoßdämpfer, um mit einem möglichen Auflaufstoß in den Richtungsgleisen besser fertig zu werden. Außerdem erwartete man in den Containern eher hochwertige Güter, da man mit der neuen Technik vor allem schneller werden wollte.

In den 70er- und 80er-Jahren waren in der Containerschifffahrt die traditionellen Reedereien tätig, teilweise in Form von Konglomeraten: ACT mit den Traditionsnamen Ellermann, Ben, Blue Star, Harrison, Port oder die Verbünde OCL und ACL. Aber United States Lines, Hapag Lloyd, Hamburg Süd und Maersk waren auch auf den Kisten zu lesen, Letztere existieren heute noch. Die Schiffe wurden zwar immer größer, hatten aber noch für H0 machbare Ausmaße.

Damit ist erst einmal begründet, warum für den Modellbauer, der sich in den Themen Modellbahn und Schiffsmodellbau verwirklichen möchte, die Epoche IV ein Glücksfall darstellt – vor allem, wenn er zusätzlich Modelle der konventionellen Frachtschiffe baut und Unmengen von G-Wagen und klassische Kühlwagen besitzt und somit „auf allen Hochzeiten tanzen" möchte.

Meine erste Modellversion des Containerterminals orientierte sich an den verfügbaren Modellen im Handel: eine kleine Verladebrücke für ein Binnenterminal von Roco war das einzige Exemplar, welches die Bezeichnung Modell wirklich verdiente. Da das Containerschiff ohnehin selbst gebaut werden musste, entschied ich mich für ein Vorbild mit eigenen Bordkränen. Damit war der Weg des Containers vom Schiff

▶ Von Roco über Heljan bis hin zur großen Containerbrücke von Faller wuchsen die Modelle mit den Ansprüchen der Kundschaft.

auf den Bahnwaggon logisch nachvollziehbar. Leider gab es dafür keine direkte Vorbildsituation. Normalerweise werden Bordkräne in Hafenbereichen genutzt, die normalerweise keine Container zu sehen bekommen. Dieser Widerspruch blieb im Modell.

Ein glücklicher Umstand spielte mir das funktionsfähige Heljan-Modell eines Containerkrans in die Hände. Nach einigen Jahren Betrieb ging aber die Hubfunktion verloren. Ich werde dieses hervorragende Modell reparieren und als Bordkran für eines meiner nächsten Schiffsmodelle einsetzen. In den Zellgerüsten ist der unsichtbare Containernachschub gut lösbar.

Der Wendepunkt war die Auslieferung des Faller-Containerkrans: Hiermit wurde der Nachbau der Zeebrügge-Version möglich, ohne alles selbst bauen zu müssen. Die Verladebrücken des dortigen Short-Sea-Terminals aus den 70er-Jahren waren für den direkten Verkehr nach England vorgesehen, einige Schiffe auf der Verbindung liefen sogar unter der Flagge der British Rail. Ein alter Hafenprospekt lieferte brauchbare Bilder und sogar eine maßstäbliche Skizze. Das Vorbild gehörte zu den kleinsten Brücken in den Seehäfen und stand auf einem Pier mit Bahngleisen. Diese waren allerdings mit Förderanlagen ausgestattet, damit ein kontinuierlicher Ladungsnachschub gewährleistet war. Da ich nur mit Kopfgleisen aufwarten kann, blieb eine kleine Brücke zum Be- und Entladen des Waggons auf meiner Modellanordnung erhalten.

Selbst erlebt:
MIT 290 NACH BREMERHAVEN

Containerbahnhof Bremerhaven in den 80ern

Oben: Die Mitfahrgelegenheit auf solchen, von 290ern beförderten Zügen prägte Andreas Lange fürs Leben.

Rechts die riesige Containerbrücke und daneben der Stapelplatz für die Transportmittel

Hier erkennt man im Vergleich sehr schön, dass die hintere Containerbrücke den seeseitigen Ausleger hochgeklappt hat.
Unten: Riesige Flächen beansprucht der Stapelplatz für die Container. Und aus zollrechtlichen Gründen ist das Gelände eingezäunt.

Der kleine Kutter hat im Containerhafen eigentlich nichts zu suchen. Doch er ist nur auf der Durchreise, wie die Bugwelle zeigt.

Und das Vorbildfoto beweist, dass es solche Situationen tatsächlich gegeben hat. Die Aufnahme entstand in den 70er-Jahren am Short-Sea-Terminal in Zeebrügge.

Das Faller-Modell ist reichhaltig ausgestattet und ich konnte beim Bau der Zeebrügge-Verladebrücke beinahe alle Elemente verwenden. Lediglich die Tragstruktur war eine Neukonstruktion, im Bild an den weißen Polystyrolpartien ersichtlich.

Die Drehfunktion der Fahrbrücke wurde ausgebaut, diese Funktion gibt es nur bei Anlagen im Binnenland. Alle Hafenbrücken verfügen aber über die Möglichkeit, den über die Wasserfläche reichenden Teil hochklappen zu können. Das Gelenk und die spezielle Abspannung müssen daher selbst nachgebaut werden. Der Aufbau mit zwei massiven Seitenwangen ist für Anlagen im Binnenland verbreitet, die deutlich größeren Anlagen in den Seehäfen sind aber üblicherweise anders aufgebaut: Ein sehr hoher Kastenrahmen steht auf den Laufwerken und trägt einen Längsbalken, unter dem die Laufkatze hängt. Es ist selbst für die Frühzeit der Containerisierung nicht einfach, ein Vorbild im Seehafen mit einem der Faller-Version verwandten Aufbau zu finden. Grundsätzlich sollte man mit der Verkleinerung von großen Vorbildern vorsichtig sein: Das geht mit Blick auf natürliche Proportionen gerne schief. Daher war die Vorbildwahl dieser kleinen Versionen für die Modellierung nicht gerade eine Auswahl unter vielen Möglichkeiten.

Gute Beleuchtung ist auf einem Containerterminal unerlässlich, dort ist es nachts heller als am Tage. Daher wurden LED-Leuchtstreifen in die Träger eingebaut und mit Lichtleitern herausgeführt. Die mitgelieferten Leuchtenattrappen wurden ausgefräst und SMD-LEDs mit Epoxy eingegossen.

Der Schiffsbau in 1:87 kommt in Gang

Mit diesem Modell habe ich eine Lawine losgetreten: Das vorhandene Containerschiff mit seinen Bordkränen passte nicht so recht unter die neue Verladebrücke, inzwischen hatte ich einen Krabbenkutter und einen Lotsenversetzer gebaut, natürlich ohne mir ausreichend darüber Gedanken gemacht zu haben, wohin damit. Ein kleineres Containerschiff würde somit gleich zwei Probleme lösen: ein harmonischeres Arrangement von Schiff und Verladeeinrichtung und freie Wasserfläche für die beiden kleineren Schiffe. Ich sehe allerdings schon die Fragezeichen im Kopf der Leserschaft. Wie kann der Erbauer so unverfroren sein und einen Krabbenkutter mit einem Containerterminal kombinieren! Doch kann er: Der Kutter fährt am Terminal nur vorbei, in Bremerhaven liegt der Fischereihafen auch stromaufwärts zum Terminal.

Das bedeutete allerdings, dass das Modell in Fahrt dargestellt werden musste, also mit Bugwelle. Das Wasser war ohnehin neu zu gestalten, damit war die Gelegenheit günstig, ein neues Verfahren zu probieren. Die Welle wurde mit einem Paketbandabschnitt, etwas Weißleim-Aufpolsterung und dem üblichen Bootslack nachgebildet, das weiße Wasser, also die Gischt, wurde mit eingestreuten, weißen Poystyrol-

Eisenbahnmodelle kann man fertig kaufen. Schiffsmodelle werden hingegen aus Polystyrolplatten von Hand gebaut.

raspeln nachgebildet. Polystyrol aus zwei Gründen: es saugt sich nicht voll und wird damit auch nicht transparent und das spezifische Gewicht entspricht etwa dem flüssigen Leim und Lack, die Raspeln sacken also weder ab noch schwimmen sie auf.

Ich wurde bereits mehrfach gefragt, wie ich die Grundschleppnetze des Krabbenkutters modelliert habe: Gemüsenetze für den Einkauf im Supermarkt, die Ecken abgeschnitten, danach die Öffnung eingefasst und mit den Rollen für das Über-Grund-Schleppen ausgestattet. Das Netz muss vorher allerdings eingefärbt werden, vorzugsweise anthrazit. Da der Kutter in Fahrt dargestellt wird, dürfen die Positionslichter nicht fehlen.

Der Lotsenversetzer „Seelotse" ist eigentlich ein Zubringer, der zwischen dem Lotsendampfer in der Außenposition und der Station an Land pendelt, wofür er aber nur selten genutzt wurde. Das war mir aber egal, es gab vom Deutschen Schifffahrtsmuseum DSM einen Papierbogen in 1:100 und 1:250, den ich auf 1:87 gebracht habe. Der Nachbau erfolgte mit Polystyrol und ist nicht besonders schwierig; also als Einstieg in den Schiffsmodellbau zu empfehlen.

Jede Szene auf der Modellbahn sollte gut arrangiert sein, wie der Bildaufbau eines klassischen Gemäldes und idealerweise eine Geschichte erzählen. Im Falle des „Seelotsen" ist es das Aussteigen des Lotsen nach getaner Arbeit. Die Lotsenleiter deutet das an, im Topp des Frachters weht noch das Flaggensignal „Lotse an Bord". Hier wurde die „Selective Compression" vom Erbauer in schamloser Weise interpretiert: Der Seelotse steigt beim Vorbild nicht im Hafen aus, selbst der Hafenlotse würde die Gangway zum Pier nutzen. Dort findet aber auf meinem Arrangement die Leistungsschau der hafenansässigen Dienstleister statt.

Im vorderen Teil des Terminals habe ich ein sogenanntes Packing-Center platziert, dort werden Warenpartien, die keinen Container füllen, mit anderen zusammengefasst und in bereitstehende Boxen

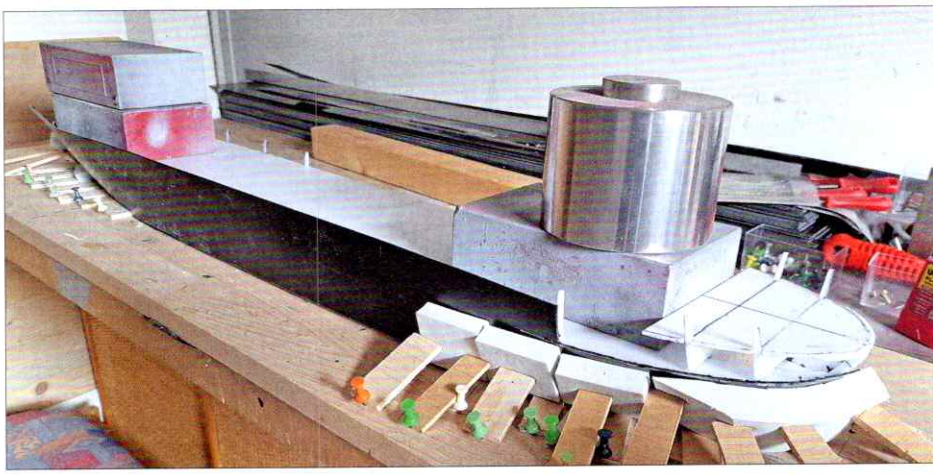
Der Lotsenversetzer ist mit dem Bug an das Containerschiff Hans Kröger herangefahren, sodass der Lotse direkt umsteigen kann. Der nächste Auftrag wartet schon.

gestaut. Auf einem nahegelegenen Gleis können Leercontainer abgestellt werden. Man sieht im hinteren Bereich auch, dass Baumaschinen mittels Flats containerisiert werden – das alles gehört in die Zeit der 70er- bis in die 90er-Jahre. Danach haben sich die Güter dem Containersystem untergeordnet. Für den Modellbahner bedeutet das ein sehr abwechslungsreiches Bild, leider zurzeit mit dem Nachteil, dass es kaum Container mit Aufschriften aus dieser Zeit im Handel gibt. Bei der Firma PMT wurde mir aber versichert, dass man das ändern möchte. Die klangvollen Namen der Traditionsreedereien auf den Boxen sollten den Geruch vom Ozean und Seefahrt auf die Modellbahn holen.

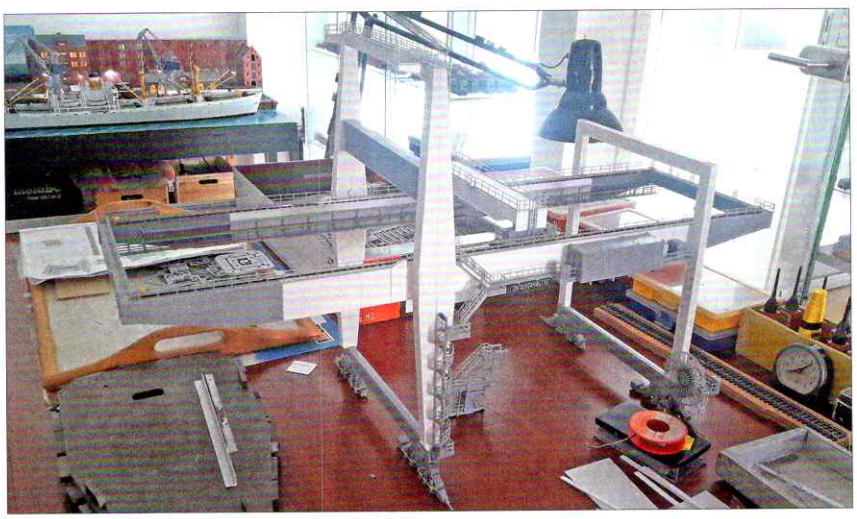
Das Modell des Containerschiffs „Kilia" ex „Hans Kröger" ist ein Nachbau auf Basis rudimentärer Planunterlagen. Es besteht vollständig aus Poylstyrolplatten unterschiedlicher Stärken. Auf das Spantengerüst werden wie beim Vorbild Plattenabschnitte geklebt, die vorher durch transparente Folien in ihrer Form bestimmt wurden. Die klassische Beplankung mit schmalen Leisten wie bei Holz üblich funktioniert nicht, weil der Polystyrolkleber nicht spaltfüllend ist. Man ist also gezwungen, das Verfahren vom geschweißten, stählernen Vorbild zu übernehmen. Viele Details wie Lukendeckel und deren Antrieb müssen mühsam recherchiert werden, da die Pläne von IG-Lloyd sehr ungenau oder sogar falsch sind. Belohnt wird man von der sehr gefälligen Formgebung des kleinen Feeder-Schiffes.

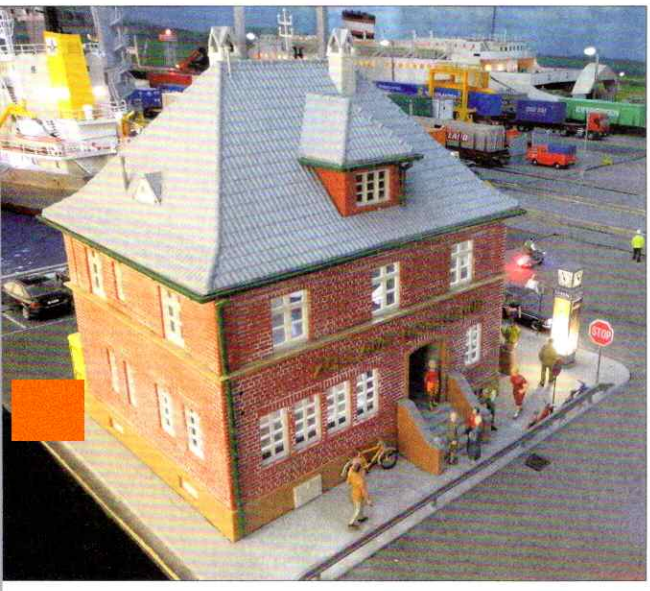
Alterung auch bei Schiffen

Nachdem ich einen sehr guten Artikel über Alterung von Eisenbahnfahrzeugen in der Zeitschrift „Tutto Treni Modellismo" gelesen hatte, wollte ich mich auf diesem Gebiet ebenfalls versuchen. Ich hatte mit den handelsüblichen spritzfähigen Lacken auf dem Polystyrol des Containerschiffes große Probleme mit Reaktionen zwischen Farben und Kunststoff. Einen Gang musste ich komplett wieder entlacken, die Flü-



Die „Hans Kröger" während der Bauphase. Die Polystyrolplatten sind wie die Stahlplatten des Vorbilds auf Maß geschnitten. Verschweißt wird der Kunststoff allerdings mit Lösungsmitteln. Gewichte und Stützelemente halten die Platten bis zum Aushärten des Klebers in Position.
Unten: Der Faller-Containerkran während der Bauphase. Man erkennt bei genauem Hinsehen die ergänzten Scharniere auf dem seeseitigen Ausleger.





Das Zollamt „Roter Sand" wurde aus dem Kibri-Bausatz „Haus Borsigstraße" erstellt, der von Hause aus schon ganz gut passte. Im Vergleich zu den übrigen Bauten, Schiffen und Verladeanlagen wirkt das Häuschen recht klein. Aber der Papierkram muss halt sein ...

che sind nicht für die Öffentlichkeit geeignet. Am Ende wählte ich eine stumpf-matte Lackierung für den Rumpf und alterte danach intensiv mit den Farben aus dem alten Tuschkasten meines inzwischen erwachsenen Sohnes. Stark wasserverdünnt wurde mit zerschnittenen Schwammelementen so lange an den charakteristischen Stellen aufgetragen und wieder verwischt, bis die Rostfahnen ihren vorbildtypischen Verlauf bekamen: ausgehend von Speigatten, Klüsen, Plattenstößen, Scheuerleisten, entlang der Wasserlinie usw. Es kostet immer Überwindung, eine starke Alterung vorzunehmen, da Rost auf einer völlig intakten Lackschicht nicht glaubwürdig aussieht. Eine vermurkste Lackierung ist also ein guter Start ...

Ein Containerterminal ist im Allgemeinen auch Zollauschlussgebiet: Ein hoher Zaun und das obligatorische Zollamt sind die sich daraus ergebenden Merkmale. Ich habe das Zollamt „Roter Sand" aus dem wohlproportionierten Kibri-Modell „Haus Borsigstraße" abgeleitet: die Änderungen waren sehr überschaubar, der Balkon im Obergeschoss wurde durch ein Panoramafenster ersetzt.

Der Fähranleger ist ein wiederverwendetes Element einer älteren Anlage. Eine reine Güterfähre, ähnlich einem Reservefährbett auf der Vogelfluglinie mit der ersten „Deutschland" als Schiffsmodell. Da die Nachfolgerin bei mir ebenfalls auf der Modellbahn vorkommt, musste ein fiktiver Verkauf an eine dänische Gesellschaft mit passender Beschriftung das Problem lösen. Das Schiffsmodell ist mein erster Versuch, ein Schiff auf die Modellbahn zu bringen. Es besteht aus Passepartout mit Sperrgrund-Imprägnierung. Das hat mehrere Jahre auf einem Dachboden ohne Schäden überdauert, bei einem Polystyrol-Modell hätte ich da erhebliche Zweifel am Widerstandsvermögen.

Ich habe auf der Anlage verschiedene konventionelle Pieranlagen angeordnet, praktisch alle Sparten sind vertreten: Trockenfracht, Fisch, Früchte/Bananen und Küstenfahrt. Meine Leidenschaft für die Standardfrachter aus dem letzten Weltkrieg manifes-

Unten: Die „City of Ely" hat am Pier festgemacht. Im Hintergrund erkennt man noch die alten Krananlagen. An dieser klassischen Pieranlage sind die Bahngleise unmittelbar an der Kaimauer angeordnet. Die Luftaufnahme vom Terminal in Zeebrügge zeigt die ...

... völlig andere Situation beim Containerumschlag mit ihren großen Stellflächen.

tiert sich im Modell der „City of Ely" von den Ellermann Lines, einem Mitglied im ACT-Verbund. Diese Schiffe fuhren in wenigen Exemplaren bis in die 70er-Jahre, natürlich dann unter zweifelhaften Flaggen. Das Modell entstand aus einem Bausatz von Deans Marine und ist fahrfähig. Daher muss die Wasserfläche der Modellbahn einen entsprechenden Ausschnitt aufweisen, damit der Schiffskörper „eine Etage tiefer" aufliegen kann.

Der Bausatz von Deans ist alles andere als perfekt und erfordert viel Erfahrung im Schiffsmodellbau, um die notwendigen Korrekturen vornehmen zu können. Der Maßstab von 1:96 ist für H0 immerhin eine gute Annäherung. Natürlich werden beim konventionellen Umschlag zahlreiche Schauerleute benötigt, entweder als Mitarbeiter der Stauereien oder als sogenannte unständige, die in den Laderäumen der Schiffe arbeiten. Zubringer sind im Hamburger Hafen die typischen Stauereibarkassen, ein schönes Exemplar gibt es von Artitec.

Ausblick

Der Leser merkt nun, welchen historischen Spagat ich unternehme. Beim genauen Hinsehen wird er ebenfalls merken, dass die Automodelle auf den konventionellen Umschlaganlagen älteren Datums sind, verglichen mit denen auf dem Containerterminal.

Das nächste Projekt wird ein neuer Rangierbahnhof sein, da der vorhandene nicht mehr die nötige Leistung für die vielen Pieranlagen hat. Da ich sehr viele neue Themen im Kopf habe, möchte ich die komplette Modellbahn verkaufen. Der Platzbedarf liegt bei 7 x 10 m. Die Schiffsmodelle sind in Museumsqualität gebaut, funktionierende Gleisbremsen im Rbf, Fahrleitung und komplette Signalausstattung charakterisieren die Ausstattung. Da alles konsequent in Modulbauweise aufgebaut wurde, ist ein Umzug kein Problem. Auch der Verkauf einzelner Teile (Rbf, Pieranlagen) wäre denkbar. Bei Interesse wenden Sie sich an redaktion@miba.de (Stichwort Containerhafen).

Andreas Lange

Beim Containerterminal parken überwiegend moderne Autos. Am alten Pier sind die Baujahre passenderweise schon älter.
Unten: Das Packing-Center mit seiner Lagerhalle basiert auf einem Bausatz von Walthers.

Anzeige

NOCH
... wie im Original

„Raus ins Grüne!"
Figuren-Neuheiten 2025

Ob Rocker auf Motorrädern oder Arbeiter auf der Wiese – mit NOCH Figuren kann man jede Anlage beleben! Diese und noch weitere, originelle Figuren warten darauf, in Szene gesetzt zu werden. Auch in Spur TT und N!

Ab sofort im Fachhandel und auf www.noch.de erhältlich!

H0 15064 Mäharbeiten

H0 15615 Imker mit Bienenstöcken

H0 15877 Campingausflug

H0 15906 Rocker auf Motorrädern

H0 15848 Taucher

H0 15947 Sexy Carwash

H0 15720 Almabtrieb

H0 15908 Kinder auf Kinderfahrrädern

www.noch.de · www.noch.de/youtube
NOCH GmbH & Co. KG, Lindauer Str. 49, D-88239 Wangen im Allgäu

Über die Baureihe 132 der DR wurde bereits viel geschrieben. Anlässlich des Erscheinens des neuen Tillig-Modells betrachtet Sebastian Koch Zugbildungen aus der Zeit, als Bundes- und Reichsbahn zusammenwuchsen und die BR 132 dabei eine maßgebliche Rolle spielte, und testete auch gleich die neue Tillig-Lok.

DIE BAUREIHE 132/232 DER DR BEIM VORBILD UND ALS TT-MODELL VON TILLIG

Gebaut für Reisezüge

Bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR musste man lange auf die Dieseltraktion setzen, weil die Streckenelektrifizierung nicht so schnell erfolgen konnte. Aus der Sowjetunion importierte man ab 1970 die Baureihe 130, die in mehreren Bauserien optimiert wurde, was in 80 Exemplare der 140 km/h schnellen Güterzugvariante mündete. Zusätzlich beschaffte man 76 Loks einer nur 100 km/h schnellen Güterzugvariante, die man als 131 einreihte.

Die wohl ausgereifteste Variante dieser aus dem sowjetischen Herstellerwerk Woroschilowgrad (Lugansk) stammende Fahrzeugfamilie war die mit elektrischer Zugheizung ausgerüstete Baureihe 132. Die Notwendigkeit dieser Lok und deren Erfolg spiegeln sich auch in 709 gekauften Exemplaren wider. Die 2200 kW starken Sechsachser waren unverzichtbar im Güterverkehr, wurden aber vorrangig im hochwertigen Reiseverkehr genutzt. Anfangs waren die Dieselmotoren aufgrund der im deutschen Eisenbahnverkehr üblichen Lastwechsel sehr störanfällig. Anpassungen, Änderungen der Konstruktion und ein hoher Aufwand bei der Instandhaltung des Dieselmotors waren die Folge.

Die hochwertigen Einsätze im Reisezugdienst, beispielsweise vor Interzonenzügen, die die Loks nach Lübeck, Hamburg, Bebra, Braunschweig oder Probstzella führten, orga-

Der IR 402 von München Hbf über Saalfeld (Saale) nach Leipzig Hbf bestand im Fahrplanjahr 1991 aus einem Aim der 1. Klasse, einem Bistro-Cafe-Wagen und vier Bim-Wagen der 2. Klasse. Bis Probstzella wurde der Zug von einer 111 der DB bespannt, dann übernahm eine 132 der DR. Am 3. Oktober 1990 trat der Einigungsvertrag in Kraft. An diesem Tag bespannte 132 571 den Zug, als sie in Rothenstein (Saale) fotografiert wurde. ***Foto: R. Heine, Slg.: SK***

Links: In Lübeck Hbf wurde am 16. Juli 1979 132 373 vor dem D 1431 fotografiert. Dieser fuhr ab Köln über Münster und Hamburg nach Lübeck. In Hamburg hing man Wagen ab und nutzte eine Lok der Baureihe 221 für die Traktion bis Lübeck. Am Vormittag fuhren die Wagen dann mit einem der beiden täglichen Zugpaare über die Grenze nach Rostock. Über Bad Kleinen wird die DR-Lok den aus Wagen der DB gebildeten Zug in die Hansestadt bringen. Hinter der Lok läuft ein BDms[273], gefolgt von Bm- und einem ABm-Wagen. *Foto: Slg. SK*

nisierte die DR mit Maschinen, die frisch aus Instandhaltungsaufenthalten kamen. Ausfälle sollten hier vermieden werden.

Technisch basiert die Lok weitestgehend auf der Baureihe 131, sie wurde lediglich mit der elektrischen Zugheizung und einer elektrischen Bremse versehen. Die Länge über Puffer erhöhte sich dadurch auf 20 820 mm. Die Höchstgeschwindigkeit der 132 wurde auf 120 km/h bemessen, weil die Verantwortlichen bei der DR der Meinung waren, dass mittelfristig auch im Personenverkehr keine höheren Geschwindigkeiten bei der DR erforderlich wären.

▶ Die Baureihe 132 der DR steht seit über 50 Jahren im Betriebseinsatz und ist das Ergebnis einer konsequenten Weiterentwicklung ihrer Vorgängerbaureihen.

Antriebstechnisch basiert die Lok auf dem dieselelektrischen Antrieb. Lokkasten und Rahmen bilden eine Einheit und tragen den mittig angeordneten 16-Zylinder-Viertakt-Dieselmotor. An diesen ist ein Dreiphasenwechselstrom-Generator angeflanscht, der den Strom für die sechs Tatzlager-Fahrmotoren in den Drehgestellen liefert. Jeder dieser Gleichstrommotoren treibt die Lok mit 305 kW an. An der Antriebswelle des Generators ist auch der Stromerzeuger für die Heizung angebracht. Im Vergleich zu den Vorgängerbaureihen liefert er zusätzlich den Strom für die drei Lüfter des Motorkühlsystems im Dach.

Mit den einzelnen Serien wurde die Konstruktion der 132 optimiert; bestehende Loks wurden teilweise angepasst. Von 1973 bis 1982 wurden insgesamt 709 Serienmaschinen an die DR geliefert. Äußerliche Änderungen sind unterschiedlichen Lüfter der E-Bremse und die nachträglich angebrachten Magneten der induktiven Zugbeeinflussung.

Neben Güterzügen zogen die 132 der DR hochwertige Personenzüge vom D-Zug, über die Städteexpress-Züge bis hin zu Interzonenzügen im gesamten Gebiet der DR.

Im Spätsommer 1991 war die Strecke von Berlin nach Magdeburg noch nicht elektrifiziert und am Block Parey erlebte man noch die gute alte Eisenbahn. Am 20. Oktober 1991 organisierte Robin Garn die wohl einmalige Plandampf-Veranstaltung „Viva Magistrale". Nebenbei fiel bei Frank Steinbach das Foto von 132 534 vor dem IC 601 „Rheinland" ab. Dieser fuhr im damaligen Berliner Hbf um 8:41 in Richtung Basel SBB ab. Ab Braunschweig Hbf übernahm dann eine 103 der DB. Der Zug führte über Hannover, das Rheinland, durch das Rheintal und Freiburg nach Basel. Nach 12 h und 4 min Fahrzeit war er am Ziel. Am Sonntag bestand der Zug planmäßig aus 12 Wagen. Hinter der Lok liefen drei in IC-Farben lackierte Bomz der DR. Es folgten drei Bpm(b), zwei Bm und ein Speisewagen der DB. Am Zugschluss sah die Reihung drei 1. Klasse-Wagen (Avm, Apm, Avm) der DB vor. Die „bunten" Züge waren damals normal und unterstrichen die aufregende Zeit bei DB und DR. *Foto: Frank Steinbach, Slg. SK*

Am 20. Oktober 1991 zog 132 484 den IC 608 „Beethoven" mit dem Ziel Berlin Hbf durch Brandenburg (Havel). Planmäßig hingen hinter der Lok ein Bm-, drei Bpm- und zwei weitere Bm-Wagen. Hinter dem Speisewagen vom Typ ARmz laufen planmäßig drei Wagen der 1. Klasse. An diesem Tag führte der Zug aber nur einen 1.-Klasse-Wagen. Auf den Bildern der Baureihe 132 aus dem Jahr 1991 erkennt man sehr gut hinter den Lüftern der Bremswiderstände die nachgerüsteten Blindleistungskompensatoren auf dem Dach. *Foto: Frank Steinbach, Slg. SK*

In der Ansicht von oben sind an der noch weitestgehend im Originalzustand existierenden 232 601 die einzelnen Dachsegmente zu erkennen. Über den Führerhäusern sind zwei Lüftungsklappen vorhanden. Im Bild dahinter befinden sich die drei großen Lüfterräder des Kühlwasserkühlers in der Ursprungsausführung. Unter der Erhebung im Dach sitzt der Schalldämpfer des Dieselmotors. Dahinter sind die Bremswiderstände und die Lüfter der E-Bremse verbaut. Auf dem Dach erkennt man weiter die Ausrüstung der Blindleistungskompensation und die Lüfter der E-Bremse.

Die Drehgestelle der DR-132 bestehen aus einem Außenrahmen, an dem die Radsätze mithilfe von Lenkern, Schraubenfedern und Dämpfern geführt werden. Die Sandbehälter befinden sich an den Drehgestellenden.

Nach 1990 mussten sie die Bespannung vieler ICs und IRs zwischen Ost- und Westdeutschland übernehmen, weil eine durchgehende Elektrifizierung noch nicht vorhanden war. Der hohe Energieverbrauch der teils klimatisierten Wagen und der Speisewagen mit ihren eingebauten Transformatoren machte eine Anpassung der Energieversorgung in der Zugsammelschiene erforderlich. Es musste eine sogenannte Blindleistungskompensation nachgerüstet werden. Diese erkennt man an den Aufbauten hinter den Lüftern der E-Bremse auf dem Dach. Die Nachrüstung erfolgte ab Anfang 1990. Danach waren die Loks frei im IR-/IC-System mit klimatisierten Wagen der DB einsetzbar.

Ab 1992 bezeichnete man die Lok als Baureihe 232. 64 Loks wurden 1991/92 in die 140 km/h schnell fahrende Baureihe 234 umgebaut, wovon 23 Maschinen auch eine Wendezugsteuerung erhielten.

Ab Mitte der 1990er Jahre wanderten die 234er in den Regionalverkehr ab, die 232 wurde an DB Cargo abgegeben. Viele der 120 km/h schnellen Loks musste man bis zur Erneuerung der Fahrzeugflotte im Regionalverkehr, aber auch weiterhin im Personenverkehr einsetzen. Die längste Einsatzzeit verbrachten sie bei der Gütersparte der DB AG. Diverse Umbauten an Lüftern, Frontfenstern, Lüftergittern und Seitenwänden führten zu einer enormen Variantenvielfalt.

Die Baureihe 233 erhielt ab 2002 eine Neumotorisierung mit einem zwölfzylindrigen Dieselmotor, eine Überarbeitung der Lokelektronik und weitere Verbesserungen. Fünf Loks erhielten ebenfalls eine Neumotorisierung und wurden durch Herabsetzen der Geschwindigkeit auf 100 km/h in der Leistung gesteigert. Man bezeichnete sie anschließend als Baureihe 241. Bei den Umbauten behielten die Loks ihre alten Ordnungsnummern. Mit den 241 801 - 805 schuf man fünf Loks, die für Belgien zugelassen waren. Mit 900er-Nummern bezeichnete man 232er, die für den Einsatz in

IC 601 „RHEINLAND": BERLIN HBF–BASEL SBB (1991)

BR 132 DR / Tillig TT | Bomz DR / Tillig TT | Bomz DR/ Tillig TT | Bomz DR / Tillig TT | Bpmz[291] DB / Tillig TT

Bm[235] DB / Tillig TT | Bm[235] DB / Tillig TT | WRmz DB / Tillig TT | Avmz[107] DB / Tillig TT

IR 402: MÜNCHEN HBF–LEIPZIG HBF (1991)

BR 132 DR / Tillig TT | Aimz DB / Tillig TT | ARkimbz DB / Tillig TT | Bimz DB / Tillig TT | Bimz DB / Tillig TT

Im klassischen Look der Deutschen Reichsbahn mit breiter Bauchbinde und Schildern aus Emaille kommt die neue Großdiesellok von Tillig daher. Sie bildet eine der ersten bei der DR vorhandenen Ausstattungszustände mit ungeteilten Griffstangen an den Fronten und Schienenräumern. Die Anlage zur Blindleistungskompensation der Zugheizanlage ist in diesem Epoche IV-Zustand noch nicht montiert. Farbgebung und Bedruckung entsprechen dem Vorbild.

den Niederlanden ertüchtigt wurden. Einige Loks der Baureihe 232 rüstete man für einen Einsatz in Polen um. Heute sind die Loks auch im Ausland und bei etlichen Privatbahnen im Einsatz.

Im Dezember 2024 hatte die DB AG noch 25 Loks der Baureihe 232 und 17 der 233 im Bestand. Etwa 50 weitere Loks sind bei deutschen Privatbahnen im Einsatz.

132 vor „Wendezügen"

Ihre wohl größte Herausforderung hatten die 132er bei der Bespannung der Züge ab Oktober 1989, als DR und DB die anfangs grenzüberschreitenden Verkehre und das enorme Reisendenaufkommen bewältigen mussten. Die sowjetischen Sechsachser waren da erst einige Jahre alt und die meisten ihrer Kinderkrankheiten abgestellt. Nun mussten sie auf den nicht elektrifizierten Hauptstrecken die meist recht langen Personenzüge bespannen. Die neu eingerichteten InterCitys fuhren von Berlin nach Hamburg, von Berlin über Magdeburg nach Hannover oder von Leipzig über Erfurt nach Bebra und Probstzella. In den Bahnhöfen mit Fahrdraht spannte man dann auf bundesdeutsche Elloks um. Nach Hamburg oder auf den Dieselstrecken über Hof nach Nürnberg und Regensburg blieben

Wenn Sie wissen möchten, welche Züge des Regional- und Fernverkehrs durch die Baureihe 232 in den Epochen V und VI bespannt wurden, dann sei Ihnen unser Spezial 152 empfohlen. Sebastian Koch hat hier unzählige Zugläufe porträtiert und zeigt Möglichkeiten der Modellumsetzung auf. Neben dem Regionalverkehr geht es um InterRegios, das IC-/EC-System, viele grenzüberschreitende Verkehre und Nachtzüge.
Auch Beispiele privater Anbieter im Personenverkehr der letzten Jahre wurden aufbereitet. Die vorbildgerechte Bespannung der Züge wird ausführlich beschrieben.

Best.-Nr. 02215 • € 12,90
Erhältlich im Fachhandel oder direkt beim MIBA Abo-Service, Postfach 1154, 23600 Bad Schwartau, Tel.: 0 89/46 22 00 01 Unser Service ist Mo.-Fr. 08:00-20:00 Uhr telefonisch erreichbar. E-Mail: service@verlagshaus24.com

Bpmz[291] DB / Tillig TT Bpmz[291] DB / Tillig TT

Apmz[121] DB / Tillig TT Avmz[107] DB / Tillig TT

Bimz DB / Tillig TT Bimz DB / Tillig TT

Die Abbildungen links zeigen zwei Züge aus dem Jahr 1991, die grenzüberschreitend zwischen Ost und West unterwegs waren. Mit Wagen aus dem Tillig-Sortiment können die Zugbildungen auch in TT vorbildgerecht nachgestellt werden. Die konkreten Vorbilder haben wir auf der vorherigen Seite porträtiert.

In der Seitenansicht ist die gelungene Umsetzung der markanten Silhouette der Baureihe 132 durch die Sebnitzer Konstrukteure zu sehen. Der größere Abstand zwischen dem linken Drehgestell und dem Batteriekasten resultierte beim Vorbild aus der Verlängerung der Grundkonstruktion der BR 130/131 zur Unterbringung der Anlagen für die elektrische Zugheizung. Auch dies wurde am Modell genauestens berücksichtigt

Die Front wird durch die schrägen Stirnwände und den Schneepflug bestimmt. Die Scheibenwischer sind angesetzt und die Bauteile des Drehgestells durch das äußerliche Ansetzen der Drehgestellblende freistehend.

Fotos: SK

die DR-Loks aber am Zug und waren dort vor Fernverkehrszügen noch viele Jahre im Einsatz.

Auch bei den damaligen Wagenzügen mussten DR und DB Bestände aufbringen, die sie an ihre Leistungsgrenzen brachten. Schnellzüge, die sehr bunt aus DR- und DB-Wagen bestanden, waren anfangs die Regel. Durch den Umbau von IR-Wagen und die Lieferung von Neubauwagen entspannte sich die Situation ab 1991 jedoch merklich. Auch der Lokeinsatz entspannte sich für die Baureihe 232, als ab 1992 die Baureihe 229 umgebaut war und die Streckenelektrifizierung den Einsatz von Elloks vor den Schnellzügen ermöglichte.

Tilligs TT-132

Tillig hat die Baureihe 132 der DR Ende Januar im TT-Maßstab ausgeliefert. Als ich die saubere Epoche-IV-Maschine in der Hand hielt, musste ich mich an die „Wendezüge" erinnern, obwohl ich die Lok auch vor unzähligen anderen Zügen kennengelernt habe. Vor den Zügen Anfang der 1990er-Jahre war die 132 aber wohl in ihrer interessantesten und auch wichtigsten Hauptrolle.

Da parallel zu diesem Test das MIBA-Spezial 152 über Reisezüge der Epochen V und VI entstand, habe ich alte Bilder und Zugbildungen recherchiert. Tillig hat als Vorbild die 132 044 gewählt, die 1973 an die DR geliefert wurde. Sie trägt noch eine durchgehende Griffstange unter den Frontfenstern, einen breiten Zierstreifen und wird von den Sebnitzern mit Schneepflug geliefert. Letzteren kann man entfernen oder durch eine den Normschacht abdeckende Ausführung tauschen.

Als letztes Revisionsdatum kann man auf der Lok den 31. August 1986 ausmachen. Beheimatet ist sie beim Bw Eisenach; das Modell kann also guten Gewissens vor grenzüberschreitenden Epoche-IV-Zügen nach Bebra eingesetzt werden.

Äußere und innere Werte

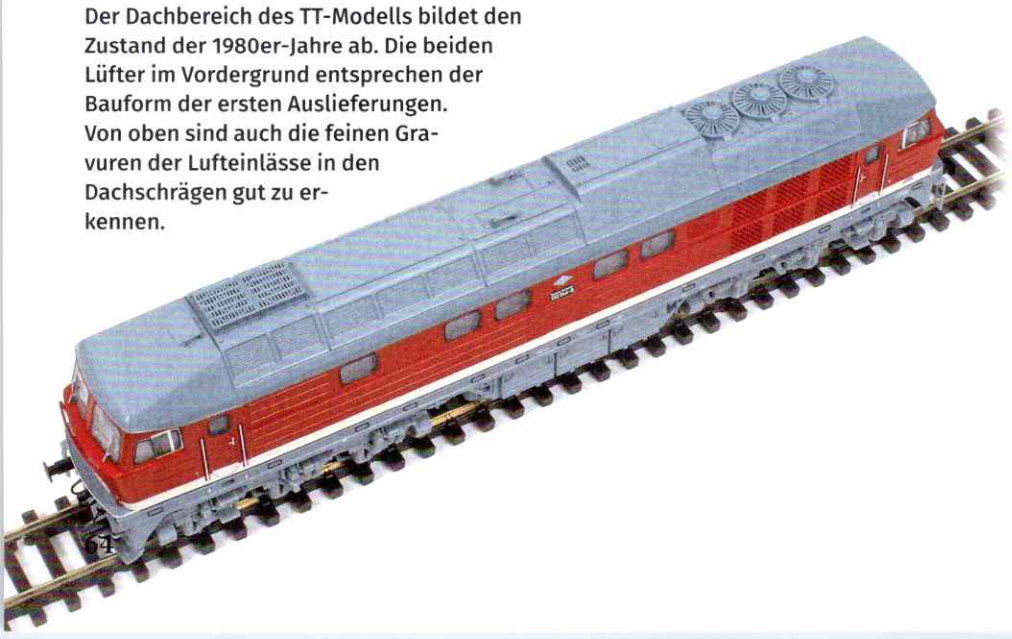
Optisch besticht die Lok durch eine feine Detaillierung. Die Drehgestellaußenseiten sind in der Form tief durchgestaltet und von außen vor die Bremsgestänge gesteckt. Zwischen den Drehgestellen sind die Batteriekästen in der Form korrekt nachempfunden und die querliegenden Luftbehälter sind sogar mit Druckluftleitungen versehen.

Das über dem Rahmen 1986 noch vorhandene dünne Zierblech wurde in Silber aufgedruckt. Darunter befindet sich das dezente Imitat des Blechstreifens, welchen die Sebnitzer für weitere Varianten benötigen. Die Griffstangen neben den Türen wurden mit den Vertiefungen dahinter sehr gut getroffen. Die feine Griffstange nur farblich hervorzuheben, war wohl die optisch beste Lösung.

Die Sicken, die Fensterteilung und die Öffnungen unter den großen Lüfterrädern entsprechen den Seiten des Vorbildes. Die Ränder der straff eingesetzten Fenster wurden schwarz bedruckt, sodass die Fenstergummis nachempfunden sind. Die Rahmen der seitlichen Führerstandsfenster sind silber aufgedruckt und vor den Frontfenstern stecken freistehende Scheibenwischer aus Kunststoff.

Betrachtet man den Dachbereich, erfreut die freistehende Griffstange neben der Luke über Führerstand 1. Die eigentliche Dachsektion ist ein Steckteil, sodass weitere Varianten der Lok möglich sind. Die Lüfteröffnungen in den Schrägen ahmen die Reichsbahn-Varianten korrekt nach. Die Lüfter der E-Bremse sind aus einem Kunststoffteil gebildet, welches das Abdeckgitter und die darunter liegenden Lüfterräder erkennen lässt. Die ab 1991 dahinter liegenden Aggregate der Blindleistungskom-

Der Dachbereich des TT-Modells bildet den Zustand der 1980er-Jahre ab. Die beiden Lüfter im Vordergrund entsprechen der Bauform der ersten Auslieferungen. Von oben sind auch die feinen Gravuren der Lufteinlässe in den Dachschrägen gut zu erkennen.



Maßtabelle BR 132 der DR von Tillig in TT

	Vorbild	1:120	Modell
Längenmaße			
Länge über Puffer:	20 820	173,50	173,6
Länge über Rahmen:	19 440	162,00	162,3
Länge Haube über Schalldämpfer:	3 160	26,33	26,4
Länge Lüftermodul der E-Bremse im Dach:	1 910	15,92	15,7
Puffermaße			
Pufferlänge:	620	5,17	4,9
Puffermittenabstand:	1 750	14,58	14,6
Pufferhöhe über SO:	1 050	8,75	8,65
Höhenmaße über SO			
Haube Schalldämpfer:	4 600	38,33	38,9
Rahmen:	1 620	13,50	13,5
Breitenmaße			
Breite Lokkasten:	2 900	24,17	24,6
Durchmesser großes Lüfterrad:	1 135	9,46	9,5
Breite Dachbereich in Höhe der Typhone:	1 200	10,00	10,9
Achsstände Lok			
Gesamtachsstand:	16 050	133,75	133,6
Drehgestellmittenabstand:	12 350	102,92	103,0
Triebgestell-Achsabstand:	1 850	15,42	15,3
Räder			
Durchmesser:	1 050	8,75	8,75
Radsatzmaße entsprechend NEM 310 (Ausgabe 2009)	**min.**	**max.**	**Modell**
Radsatzinnenmaß:	10,2	10,4	10,3
Spurkranzhöhe:	0,5	1,0	0,9
Spurkranzbreite:	0,6	0,7	0,6
Radbreite:	2,3	2,5	2,2

Messwerte BR 132 der DR

Gewicht Lok	225 g
Haftreifen	2
Messergebnisse Zugkraft	
Ebene	117 g
30 ‰ Steigung	86 g
Geschwindigkeiten (Lokleerfahrt)	
V_{max}	156 km/h bei 12 V
$V_{Vorbild}$	120 km/h bei 9,7 V
V_{min}	1,6 km/h bei 1,3 V
$NEM_{zulässig}$	168 km/h bei 12,9 V
Auslauf vorwärts/rückwärts	
aus V_{max}	82 mm
aus $V_{Vorbild}$	66 mm
Schwungscheibe	
Anzahl	2
Durchmesser	7,8 mm
Länge	13,0 mm
Art.-Nr. 05770 (analog), uvP:	€ 229,90

pensation fehlen bei Tilligs Modell korrekterweise. An den aufgesteckten Typhonen sind auf dem Dach die Druckluftleitungen auszumachen. Die drei großen Lüfterräder entsprechen dem DR-Vorbild. Die Anzahl von 25 Streben über den Lüfterrädern ist richtig.

An den Lokfronten können die Luftschläuche, die Heizkupplung und ein Kupplungshaken angesetzt werden. Die freistehenden Griffstangen unter den Puffern sind werkseitig montiert. Das Äußere der DR-132 ist den Sebnitzern also sehr gut gelungen.

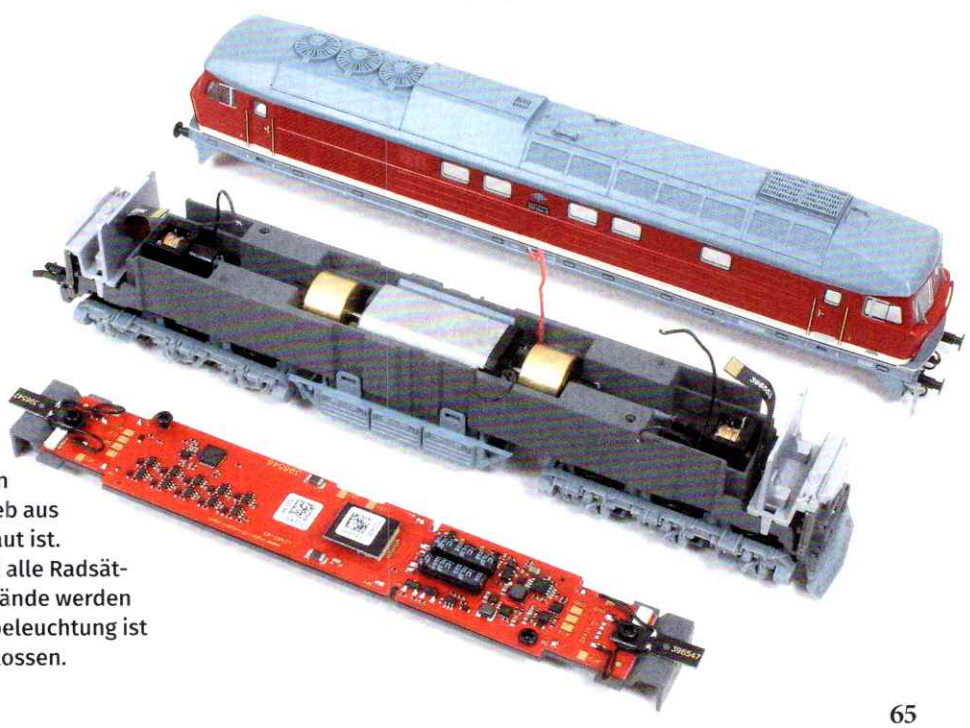
Durch Spreizen des Gehäuses nach außen kann dieses abgehoben werden. Eine Verdrehsicherung ist nicht vorhanden, das einzelne Seitenfenster gehört über den größeren Freiraum zwischen Luftbehältern und den Drehgestellen.

Der untere Rahmenbereich ist ein separates Bauteil und kann für künftige Varianten getauscht werden. Durch die geringe Materialstärke sitzt das Gehäuse ein wenig lose am Fahrzeugrahmen aus Zinkdruckguss.

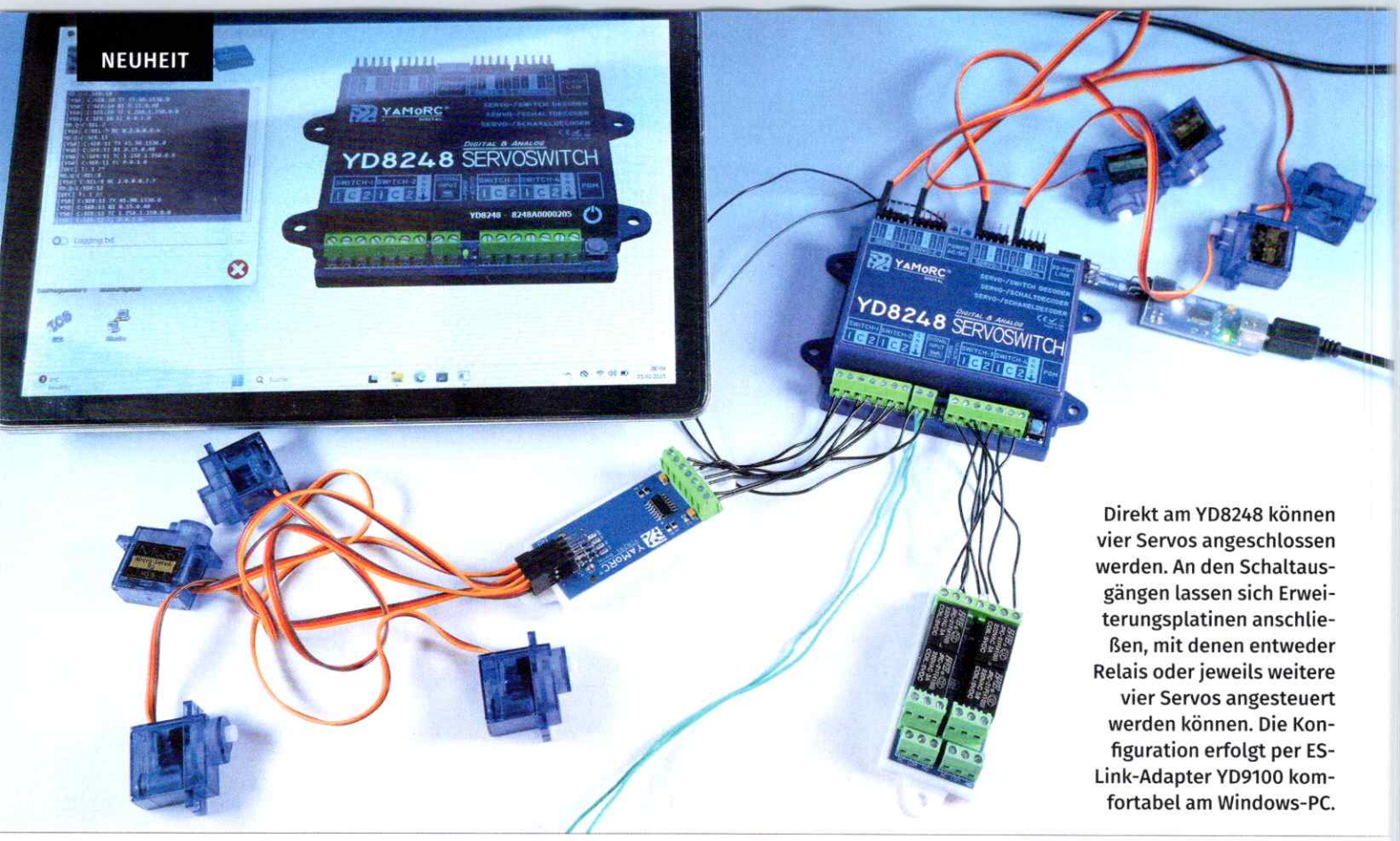
Im Rahmen befindet sich ein Motor mit zwei Schwungscheiben, der über Kardanwellen mit den Getrieben in den Drehgestellen verbunden ist. Alle Achsen sind angetrieben, zwei Räder mit Haftreifen versehen. Der Antrieb ist von einer aufgeschraubten Platine verdeckt, die die Next18S-Schnittstelle und alle LEDs der Beleuchtung trägt. Steckbare Flachbandkabel sorgen für eine aufgeräumte Kabelführung. Auch die Führerstände verfügen werkseitig über eine Beleuchtung.

Fazit

Tillig hat technisch und optisch ein absolut zeitgemäßes sowie vorbildgerechtes Modell abgeliefert. Die Konstruktion ist variabel, sodass noch viele (bereits angekündigte) Formvarianten erscheinen können. Das Vorbild dieser überaus prägenden Lok hält unzählige Farb- und Formvarianten bereit. Die Anlagen der TT-Bahner können sich über einen äußerst gelungenen Neuzugang freuen. *Sebastian Koch*



Das Lokgehäuse kann durch Spreizen nach oben abgenommen werden. Schraubt man die neu konstruierte Platine mit Digitalschnittstelle und Stützkondensatoren ab, gelangt man an den Rahmen aus Zinkdruckguss, in dem der Antrieb aus Motor, Schwungscheiben und Kardanwellen verbaut ist. Über die beiden Schnecken-Stirnradgetriebe sind alle Radsätze in den Drehgestellen angetrieben. Die Führerstände werden mit LEDs an den Platinen beleuchtet, die Spitzenbeleuchtung ist sauber mit steckbaren Flachbandkabeln angeschlossen.



Direkt am YD8248 können vier Servos angeschlossen werden. An den Schaltausgängen lassen sich Erweiterungsplatinen anschließen, mit denen entweder Relais oder jeweils weitere vier Servos angesteuert werden können. Die Konfiguration erfolgt per ES-Link-Adapter YD9100 komfortabel am Windows-PC.

SERVODECODER YD8248 VON YAMORC

Für alle Fälle

An die Ausstattung von DCC-Decodern zur Ansteuerung von Servos werden inzwischen hohe Ansprüche gestellt: Neben dem Betrieb der Modellbau-Antriebe sind Anschlussmöglichkeiten für Taster und Standalone-Betrieb obligatorisch. Der neue Decoder YD8248 von YaMoRC kann sogar noch einiges mehr.

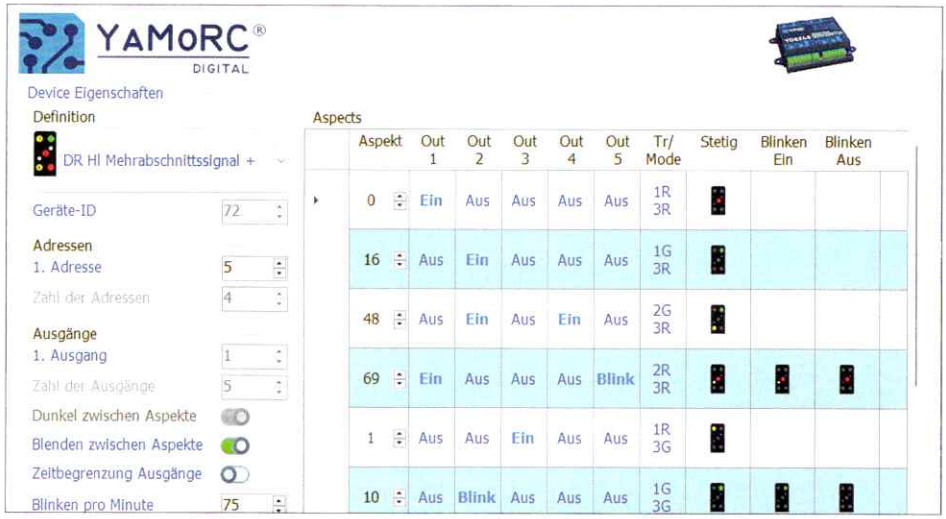
Die Modellbahnmarke YaMoRC ist seit rund 2,5 Jahren am Markt aktiv und damit noch recht neu. Hinter der Firma steckt mit Karst Drenth ein alter Hase der Branche, der zumindest niederländischen Modellbahnern nicht unbekannt ist, da er auch einige Zeit Redakteur der niederländischen Zeitung Railhobby war. YaMoRC-Produkte füllen nahtlos die Lücke, die früher von der inzwischen nicht mehr existierenden Firma Digikeijs besetzt wurde. Deren Produkte waren übrigens zum großen Teil Entwicklungen von Karst Drenth, die Digikeijs in Lizenz herstellen ließ. Bei YaMoRC setzt Karst Drenth auf Qualität und Service. Daher sind die elektronischen Bauteile der Komponenten sorgfältig ausgewählt. Die Fertigung der Elektroniken übernimmt ein in der Branche erfahrener Hersteller in Deutschland.

Die ersten Produkte von YaMoRC waren Zubehördecoder und Rückmelder. Besonderheit dieser Geräte ist die komfortable Konfigurationsmöglichkeit über ES-Link. Dabei handelt es sich um ein neues und einfaches Bussystem von YaMoRC, mit dem alle Module ausgestattet sind. Die Verbindung untereinander erfolgt mit kostengünstigen Steckverbindern. Über Adapter lassen sich auch die Netzwerkkabel der s88-N-Verbindungen einsetzen. Der ES-Link ist elektrisch kompatibel zum s88-N-Bus, weshalb die s88-N-Buchse der zwischenzeitlich erschienenen YaMoRC-Digitalzentrale YD7010 auch für ES-Link genutzt werden kann. Zur Konfiguration muss ein YaMoRC-Modul zum Einsatz kommen, das neben einem ES-Link-Eingang auch mit einem USB-

Die Erweiterungsplatine YD8290 ist mit vier Relais ausgestattet. Sie kann somit zur Herzstückpolarisierung dienen.

Bis zu zwei Platinen YD8291 können am YD8432 angeschlossen werden. So ist die Ansteuerung von bis zu zwölf Servos möglich.

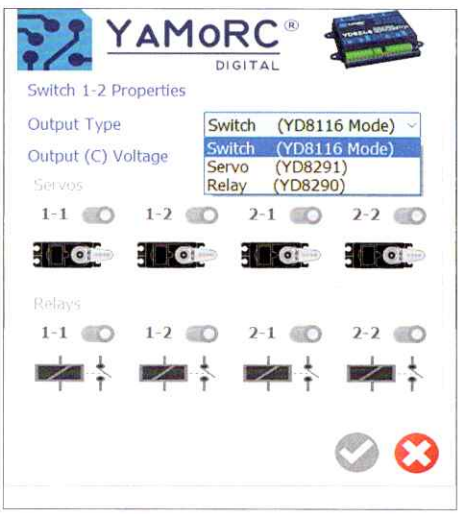
Einstellungen
Schritt für Schritt



Alle Abbildungen: Heiko Herholz

Es können unterschiedliche Servotypen verwendet werden und bis zu vier Positionen angefahren werden. Im Einstellfenster kann man die Positionen der Servos per Schieberegler genau bestimmen, denn der Servo läuft direkt mit. Zur Orientierung bewegt sich auch das Ruderhorn der Servo-Animation in der Konfigurationsoberfläche entsprechend.

Bei YaMoRC wird es langsam zur Tradition, dass in den Geräten Dinge vorhanden sind, die man nicht vermutet hätte. Neben Servos kann der YD8248 auch Signalbilder mit dem modernen DCCext-Protokoll ansteuern.



Die Schaltausgänge sind variabel nutzbar. Bei Verwendung der Relais-Platine können die Schaltzeitpunkte eingestellt werden.

Anschluss ausgestattet ist. Neben der Zentrale ist zur Verbindung noch der preiswerte Adapter YD9100 erhältlich. Die Konfigurationssoftware für Windows-PCs ist auf YaMoRC.de kostenlos erhältlich. Die Bedienoberfläche der Module zeigt eine 3D-Ansicht der jeweiligen Komponente, bei der man einfach an die Stelle klicken kann, die man bedienen oder konfigurieren möchte.

Servodecoder YD8248

Für einfache Anwendungsfälle lässt sich die DCC-Adresse des neuen Decoders mit der Programmiertaste einstellen. In diesem Fall hört der Decoder auf das normale Zubehördecoderformat. Er beherrscht aber auch das als DCCext bekannte erweiterte Zubehördecoderformat. Dieses ermöglicht es, mit nur einem Befehl ein komplettes Signalbild zu schalten. Die dafür nötige Konfiguration muss bei YaMoRC-Decodern mit der PC-Software vorgenommen werden. Die Ansteuerung des DCCext beherrschen neben Zentralen von YaMoRC auch die Z21-Familie von Roco und das noch recht neue SmartControl WLAN-System von Piko. Für die Ansteuerung von Signalen stehen am Decoder acht Ausgänge zur Verfügung. Dies ist allerdings eigentlich eine Nebenbeschäftigung für das Gerät, denn der Hauptfokus liegt auf der Ansteuerung von Servos.

Bis zu vier Servos können direkt am YD8248 angeschlossen werden. Die Schaltausgänge können in Vierergruppen für Erweiterungsplatinen genutzt werden. Die Platine YD8291 bietet Anschlussmöglichkeiten für vier weitere Servos. Mit zweien dieser Platinen ist das Maximum von 12 Servos erreicht. Setzt man Servos als Weichenantriebe ein, wird bei vorbildgerechten Weichen eine Herzstückpolarisierung benötigt. Diese kann man mit der Erweiterungsplatine YD8290 einrichten. Die Platine bringt vier Relais mit. Die PC-Software ermöglicht es, diese Relais den Servoausgängen zuzuordnen. Es ist möglich, den Schaltzeitpunkt genau zu definieren, also zum Beispiel in der Mitte der Servo-Bewegung.

An den einzelnen Servoausgängen lassen sich viele Dinge einstellen. Neben den Servo-Positionen kann definiert werden, ob die Stromversorgung der Servos dauerhaft oder nur bei einer Bewegung aktiv sein soll. Ebenso ist definierbar, ob die Servopulse dauerhaft laufen oder ebenfalls nur, wenn eine Servo-Bewegung ansteht. Das hilft enorm, wenn man exotische Servos aus Asien präzise nutzen möchte.

Natürlich hat YaMoRC auch an Schrankenanlagen und Formsignale gedacht. Hier ist es möglich, ein Nachwippen einzustellen, wie es bei Formsignalflügeln oder Schrankenbäumen vorkommt. Die Wippfunktion kann wieder mit Details wie der Auslenkung konfiguriert werden.

Taster und Potentiometer

Der Servodecoder von YaMoRC bietet Anschlussmöglichkeiten für Taster, mit denen bis zu vier Servopositionen angesteuert werden können. Alternativ lassen sich auch Potentiometer anschließen, mit denen die Servoposition individuell von Hand angefahren wird. Taster und Poti-Anschlussmöglichkeiten sind allerdings nur für die vier Servos möglich, die direkt am YD8248 angeschlossen werden. In diesem Modus kann man auch auf das DCC-Signal verzichten und den Decoder als unabhängige Servosteuerung einsetzen. Lediglich eine Stromversorgung wird benötigt.

Viele Möglichkeiten

Der neue YaMoRC-Servodecoder YD8248 bietet viele Anschlussmöglichkeiten und enorm viele Einstellvarianten, sodass er ein Decoder für alle Fälle ist. *HH*

kurz + knapp

- YD8248 Servodecoder — uvP € 76,50
- YD8290 Relais-Extension — uvP € 23,50
- YD8291 Servo-Extension — uvP € 19,90
- https://yamorc.de
- erhältlich im Fachhandel

ARNOLDS DE 18 IN TT

Moderne Rangierlok

Für den TT-Maßstab hat Arnold die DE 18 als maßstäbliches Modell umgesetzt. Sebastian Koch hat die französische Version für Linksverkehr getestet, die der britische Hersteller in der Version von railadventure herausgebracht hat.

Nicht nur Piko hat in H0 die DE 18 nachgebildet. Die Hornby-Gruppe hat das Vorbild ebenfalls im Fokus. Für den MIBA-Test hatten wir das TT-Modell aus dem Hause Arnold auf dem Testgleis. Es sind drei Varianten für die Spur der Mitte erschienen, die in der Ausführung alle formbautechnisch unterschiedlich sind. So unterscheiden sich unter anderem die Einstiegstüren am Führerhaus je nach Ausführung für Links- oder Rechtsverkehr. Es stand uns das Modell der DE 18 von railadventure zur Verfügung.

Die Konstrukteure haben hier ein absolut maßstäbliches Modell umgesetzt. Die am Geländer der railadventure-Lok vorhandenen Schilder trägt auch das TT-Modell. Feinste Gravuren an den Vorbauten, am Führerhaus und am Fahrwerk lassen das Modell sehr hochwertig erscheinen. Die Oberflächen der Trittstufen und Umläufe sind durchgestaltet und lackiert. Die freistehenden Bauteile an den Drehgestellen entsprechen dem Vorbild. Alle Griffstangen bestehen aus Kunststoff und sind ebenfalls freistehend angesetzt. An den Rädern sind die Bremsscheiben mit ihren Befestigungsschrauben erhaben nachgebildet. Setzt man den Messschieber an, so besticht das Modell in den Hauptabmessungen durch eine absolut maßstäbliche Umsetzung. Auch die Breiten der Bühnen und deren Geländer orientieren sich penibel am Vorbild. Zurüstteile für die Lokfronten erhält man bei diesem Modell nicht.

In der Sicht von oben ist die exzellent durchgestaltete Oberfläche des Modells zu erkennen. Auch kleine Details wurden nachgebildet und die Vorbauten vorbildgerecht mit Piktogrammen bedruckt. Die Oberflächen der Umläufe und Trittstufen entsprechen dem Vorbild.

Die feinen Geländer an den Umläufen sind aus Metall geätzt und von oben eingesteckt. Sie sind verklebt und können nicht abgezogen werden. Man sollte sie auch nicht abziehen, weil sich die feinen Metallstreben verbiegen könnten. Da das Öffnen des Gehäuses durch Zusammendrücken und dann Abziehen nach oben erfolgen soll, muss dies bei montiertem Geländer passieren. Um Beschädigungen zu vermeiden, helfen hier Zahnstocher, die man im Bereich der Rastnasen zwischen Umlauf und Vorbauten steckt. Die sechs Rastnasen sind in der Anlei-

Der lange Vorbau beherbergt den Kühler, den Dieselmotor und den Generator. Neben dem Tank ist der Einbauraum für den Akku vorgesehen. Das Schild am Geländer gibt es bei dieser Version tatsächlich.

An den Drehgestellrahmen sind viele freistehende Anbauteile nachgebildet. Die Bremsscheiben an den Rädern sind erhaben ausgeführt und entsprechen dem Vorbild. *Fotos: SK*

tung der Lok nur schwer auszumachen, auf dem Bild unten rechts sind deren Positionen aber gut zu erkennen. Beim Bewegen des Gehäuses sollte man darauf achten, dass sich die von außen angeklebten Fenster nicht lösen.

Im demontierten Zustand erkennt man den mittig liegenden Motor mit Kardanwellen zu den Drehgestellen. Der Antrieb ist recht kraftvoll und ermöglicht es dem 126 Gramm schweren Modell, mit zwei Haftreifen auch längere Züge über die Modellbahn zu ziehen. Das analoge Modell lag bei der Höchstgeschwindigkeit etwas unter dem Vorbild. Bei 12 Volt erreichte es umgerechnet 114,2 km/h anstelle der vorbildgerechten 120 km/h. Im unteren Spannungsbereich fuhr das Modell mit Kriechgeschwindigkeit und ließ sich feinfühlig regeln, was dem Rangiergeschäft auf der Modellbahn sehr entgegenkommt.

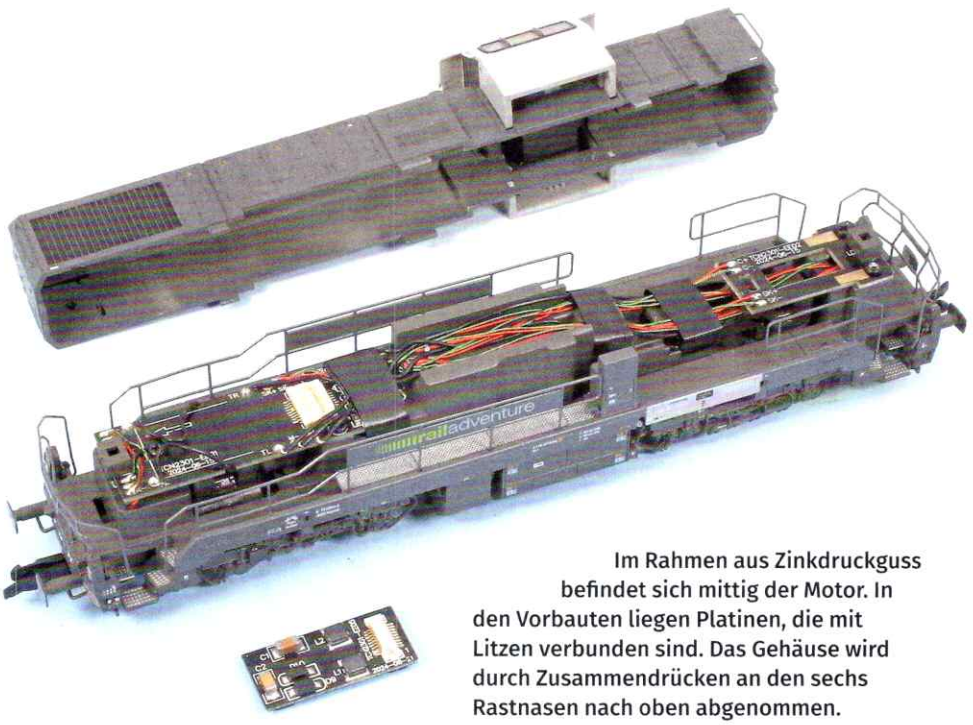
Eine Next18-Schnittstelle unter dem langen Vorbau bietet die Option zur Digitalisierung des Modells. Über den Vorbauten befinden sich Platinen, die mit Drähten verbunden sind. Einzelne Litzen mit Klebestreifen auf dem Lokrahmen zu fixieren ist nicht mehr ganz zeitgemäß. Beim Aufsetzen des Gehäuses sollte hier auf eine korrekte Lage der Leitungen geachtet werden.

Eine Beleuchtung ist an den Stirnseiten vorhanden. Das Spitzenlicht wird mit einer LED auf der Platine und einem Lichtleiter in den Vorbauten illuminiert. Die unteren Lichter sind in Kästen am Umlauf positioniert. Hier sind winzige LEDs verbaut, die mit dünnen Litzen von der Platine aus versorgt werden. Bei der Demontage der Lok ist hier mit viel Vorsicht zu hantieren. *sk*

Die Gitter über den Lüftern sind zwar keine extra eingesetzten Teile, wurden wie die Lüftergitter im Vorbau darunter aber sehr fein nachgebildet und authentisch lackiert.

Messwerte DE 18 in TT

Gewicht	126 g
Geschwindigkeiten (Leerfahrt)	
V_{max}	114 km/h bei 12,0 V
$V_{Vorbild}$	120 km/h bei 15,2 V
V_{min}	2,5 km/h bei 1,3 V
Zugkraft	
in der Ebene	65 g
in der 3-%-Steigung	51 g
Auslauf	
(V_{max} bei 114 km/h)	16 mm
($V_{Vorbild}$ bei 120 km/h)	19 mm
Lichtaustritt	etwa ab 1 V bei 0 km/h
Antrieb	
Motor	1
Schwungmassen	2
Haftreifen	2
Schnittstelle	Next18S (NEM 662)
Kupplung	Normschacht (NEM 355)
Art.-Nr. und uvP	
HN9059	€ 199,00



Im Rahmen aus Zinkdruckguss befindet sich mittig der Motor. In den Vorbauten liegen Platinen, die mit Litzen verbunden sind. Das Gehäuse wird durch Zusammendrücken an den sechs Rastnasen nach oben abgenommen.

Partner vom Fach

Hier finden Sie Fachgeschäfte und Fachwerkstätten. Bei Anfragen und Bestellungen beziehen Sie sich bitte auf das Inserat »Partner vom Fach« in der **MIBA**.

elriwa®
Ihr Fachhandel mit Werkstatt für Modelleisenbahnen und Zubehör

Elektronik Richter
Radeberger Straße 32 . 01454 Feldschlößchen
A4 Abfahrt 84 . Tel. 03528 / 44 12 57
info@elriwa.de . www.facebook.com/elriwa
Ladengeschäft . Werkstatt . Online-Shop
G – 0 – H0 – TT – N – Z – Schmalspuren

MODELLBAHNSERVICE
Dirk Röhricht
Girbigsdorferstr. 36
02829 Markersdorf
Tel. / Fax: 0 35 81 / 70 47 24
SX/SX2/DCC Decoder von D&H aus der DH-Serie
Steuerungen SX, RMX, DCC, Multiprotokoll
Decoder-, Sound-, Rauch-, Licht-Einbauten
SX/DCC-Servo-Steuer-Module / Servos
Rad- und Gleisreinigung von LUX und nach „System Jörger"
www.modellbahnservice-dr.de

fohrmann-WERKZEUGE GmbH
für Feinmechanik und Modellbau

Infos und Bestellungen unter: www.fohrmann.com
Über 50 Jahre Spezial-Werkzeuge für Modelleisenbahner und Zangen, Bohrer, Messgeräte, Bleche, Profile und vieles mehr ...
***NEU:** Ginsterstraße 2 • 78141 Schönwald • Telefon: 07722 86 98 78*

Hier könnte Ihre Anzeige stehen!
Erfragen Sie die speziellen Anzeigentarife.
Tel.: +49-89-130 699-523,
bettina.wilgermein@verlagshaus.de

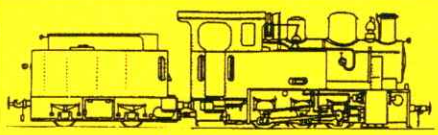
Planung in 2 und 3D
Bau von Modellbahn-anlagen
Modellbahnen Leisnig
Inhaber Jens Schütze
Chemnitzer Str. 6 • 04703 Leisnig
Tel.: 03 43 21 / 6 26 69
www.modellbahn-leisnig.de

Modellbau Glöckner
www. modellbau-gloeckner. de
Inh. Andreas Glöckner, Olbernhauer Str. 33a,
09509 Pockau / Erzgeb., Fax 037367 / 185430
>>>> 2. Fertigungsauflage jetzt lieferbar <<<<
> Neubau Rollwagen 4-achsig, Saugluftbremse, DR <

Übersichts- und Preisliste 2025-1 (ab 25.02.25) + div. Neuheitenprospekte gegen 5,70 € (in Briefmarken, 6x 0,95 €) innerhalb Deutschland oder siehe Internetseite

HOBBYSHOP Modellbahn
onlineshop *24h
www.modellbahn-hobbyshop.de
Modelleisenbahn H0 • TT • N
Bausätze • Umbausätze
Werkzeuge • Bastelmaterial
Am Berge 14 • 02957 Krauschwitz
Tel.: +49 (0)35771/55536

Schienenfahrzeuge, Gleisbaumaterial, Anlagenbau, Gebäude, Figuren, Elektronik, Straßenfahrzeuge, Ersatzteile, Digitalisierung, Reparatur- & Umbauservice
Ihr sympathischer Onlinehändler mit Fachgeschäft für
Modelleisenbahnen und Zubehör aller Spurweiten
mein-MBS.de
Tel.: 035971 7899-0
Fax: 035971 7899-99 | info@mein-mbs.de
Mo.–Fr. 08:00–18:00 Uhr | Sa. 10:00–16:00 Uhr
Ersatzteile vieler Hersteller!
MBS Modell + Spiel GmbH | Lange Straße 5/7 | 01855 Sebnitz
***mein*-mbs.de**


Modellbahnen am Mierendorffplatz
Ihr freundliches *EUROTRAIN*®-Fachgeschäft mit der ganz großen Auswahl
10589 Berlin-Charlottenburg • Mierendorffplatz 16
Mo., Mi.–Fr. von 10–18 Uhr (Di. Ruhetag, Sa. bis 14 Uhr) • Telefon: 030/3 44 93 67 • Fax: 030/3 45 65 09
www.modellbahnen-berlin.de ••• Große Secondhand-Abteilung ••• Direkt an der U 7
Märklin-Shop • Ständig Sonderangebote
Digitalservice und große Vorführanlage

Partner vom Fach

Hier finden Sie Fachgeschäfte und Fachwerkstätten. Bei Anfragen und Bestellungen beziehen Sie sich bitte auf das Inserat »Partner vom Fach« in der **MIBA**.

48 Jahre modellbahnen & Modellautos

Turberg

Lietzenburger Str. 51 • 10789 Berlin
Ecke Rankestraße • www.turberg.de

Telefon 030/219 99 00

Das Einkaufsparadies

Eine einzigartige Vielfalt in den Bereichen MODELLBAHNEN, MODELLAUTOS, PLASTIKMODELLBAU, AUTORENNBAHNEN UND RC-CARS und großer Buchabteilung mit Videos, DVD's, Zeitschriften und CD-ROMs präsentieren wir Ihnen auf

über 600 qm Verkaufsfläche

Top-Angebote, attraktive Neuheiten, Super-Auswahl!
Das müssen auch Sie gesehen haben! Wir freuen uns auf Ihren Besuch!
Bestell-FAX 030 / 21 999 099 • Öffnungszeiten: Mo. – Fr. 10.00 – 19.00, Sa. 10.00 – 16.00 Uhr

Modellbahn Pietsch

Prühßstraße 34 • 12105 Berlin/Mariendorf
Telefon (0 30) 7 06 77 77 • www.modellbahn-pietsch.de

Märklin – Auslaufmodelle zum Sonderpreis - H0

37486 Elektrolok Baureihe 143 der Erfurter Bahnservice GmbH (EBS), beschriftet als 243 822-4 im Design der „Weißen Lady" statt ~~359,99~~ EUR nur 259,99 EUR

Versand nur per Vorauskasse (+ 6,99 € Versandkosten)!

APC
www.apc-miniaturmodell.de

APC Adams GmbH
Scheurenfeld 5 • 51766 Engelskirchen
Tel.: 02263/951468 • Fax: 02263/951469
e-mail: office@apc-adams.de

Ersatzteile für Roco **FLEISCHMANN** **Lima, Märklin**

ESU -Decoder

Reparaturen, Lackierungen, Faulhaber-Umbauten

SW **Schmidt** Roco **Fachgeschäft • Modellbahnen • Modellautos** ... und mehr!

45000 Artikel • 90 Hersteller

Schauen Sie unter
www.schmidt-wissen.de was "läuft"
oder fordern Sie kostenlos unsere neuen Informationen an.

W. Schmidt GmbH, Am Biesem 15, 57537 Wissen • Tel. 02742/93050 oder -16 • Fax 02742/3070
E-Mail: info@schmidt-wissen.de • **Schmidt** im Net: www.schmidt-wissen.de

MODELLBAHN-Spezialist
28865 Lilienthal b. Bremen
Hauptstr. 96 ☎ 04298 / 916521
Info@haar-lilienthal.de
Öffnungszeiten: Mo.–Fr, 9.00–18.30 Uhr • Sa. 9.00–14.00 Uhr

Das Fachgeschäft
auf über 500 qm • Seit 1978

Der Online-Shop
www.menzels-lokschuppen.de
Friedrichstraße 6 • 40217 Düsseldorf • fon 0211.37 33 28 • fax 0211.37 30 90

Riesig!

- 450 qm Ladenlokal
- 70 Hersteller
- 40 Jahre Erfahrung!
- An- & Verkauf
- Reparatur & Digitalisierung

Das größte Modellbahn-Fachgeschäft im Bergischen Land!

Modellbahn Apitz

Vorbestellpreise bei uns

Heckinghauser Str. 218
42289 Wuppertal
Fon (0202) 626457
www.modellbahn-apitz.de

Partner vom Fach

Hier finden Sie Fachgeschäfte und Fachwerkstätten. Bei Anfragen und Bestellungen beziehen Sie sich bitte auf das Inserat »Partner vom Fach« in der **MIBA**.

Hüner bein
Modell Center Aachen
www.huenerbein.de
Markt 9-15
52062 Aachen
Tel. 0241-3 39 21
Fax 0241-2 80 13

EM Resteverkauf

Märklin EM Lok 36649 nur 189,-
ee-spielwaren.de
E+E SPIELWAREN FACHMARKT
Nur solange Vorrat reicht
Letzte Gelegenheit

Märklin EM Lok 36024 nur 189,-
Wilhelm-Enßle-Str. 40, 73630 Remshalden, Tel. 07151-71691, www.ee-spielwaren.de

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exclusive Modelleisenbahnen
und mehr...vieles mehr
seit 1977
Ausverkauf älterer Großserienbestände und Zubehör Spur Z, N und H0
Kein Internet? • Listen kostenlos! • www.lohag.de
Tel.: 02331/404453 • D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

MÄSER MODELL & TECHNIK
Bahnhofstraße 7
63654 Büdingen
Tel.: 06042/3930 • Fax. 06042/1628
Email Modell.Technik@t-online.de

ANKAUF
Ihr Märklin Fachgeschäft im Odenwald
Michelstädter Modellbahntreff
Angelika Hotz • Braunstraße 14 • 64720 Michelstadt
Wir führen Neuware, Gebrauchtes und Sammlermodelle.
Besuchen Sie unseren zertifizierten Online-shop unter MichelstaedterModellbahntreff.de
Tel.: 0 60 61 / 92 16 92 • Fax: 0 60 61 / 92 16 93
E-Mail: Angelika-Hotz@t-online.de
Geöffnet: Vorm. Donnerstag–Samstag 9.30–12.30 Uhr • Nachm. Do. + Fr. 14.30–18.00 Uhr

WERST
MODELL BAHN UND BAU
WIR LEBEN MODELLBAHN
Ihr Spezialist im Rhein-Neckar-Dreieck
für Modellautos, Eisenbahnen
und Slotbahnen
Riesige Auswahl – Günstige Preise
Schillerstraße 3 | 67071 Ludwigshafen-Oggersheim
Telefon 0621/68 24 74 | info@werst.de

ASOA
www.asoa.de
Produktionsende ASOA nach 38 Jahren
Leider sehen wir uns gezwungen, aus Alters- und Gesundheitsgründen unsere Fertigung einzustellen. Es gibt aber noch einen ordentlichen Lagerbestand. Der Vertrieb von Zubehör für die Baugröße 1 wird jedoch weitergeführt.
Klaus Holl ASOA
info@asoa.de www.asoa.de

Böttcher Modellbahntechnik

Dampföl & Reinigungsöl BM 7503
9,90 € Preise inkl. MwSt. zzgl. Versand
- wirkt sofort schmutzlösend
- greift keinen Kunststoff an
- geeignet für Schienenreinigungswagen
Kein Schmieröl / Inhalt: 1 Liter
DIREKT VOM HERSTELLER
Böttcher Modellbahntechnik
Stefan Böttcher / Am Hechtenfeld 9
86558 Hohenwart-Weichenried
Telefon: 08443-2859960
ständig neue Angebote im Onlineshop
www.boettcher-modellbahntechnik.de

MÄRKLIN
Omas's und Opa's Spielzeugladen
Österreichs größtes Märklingeschäft
A-5020 Salzburg • Auerspergstr. 55 • Tel. 0043/0662-876045 Fax: 875238
Öffnungszeiten: Mo.-Sa. 9.00-12.00 Uhr u. Mo.-Fr. 14.30-18.00 Uhr
Wir führen von Märklin: alt und neu in Spur H0, I u. Z. Primex, Hobby, Exclusiv (MHI) Delta & Digital, Ersatzteile.
Ferner: Schmalspur, Dolischo, Hag, Liliput, Rivarossi, Lima, Fleischmann, Tillig, Viessmann sowie Puppen, Steiff-Replicas und Blechspielzeug sowie alle weltweiten Sondermodelle von Märklin.

HOBBY SOMMER
www.hobbysommer.com
Roco, Heris, Liliput, Lima, Rivarossi, Trix, Dolischo, Electrotren Piko, etc.
österreichische Sonderserien, Exportmodelle, Modellbahn und Autos
Versand: A-4521 Schiedlberg • Waidern 42 • ☎ 07251 / 22 2 77 (Fax DW 16)
Shop: Salzburg • Schrannengasse 6 • ☎ 0662 / 87 48 88 (Fax DW 4)
Aktuelle Angebote und Kundenrundschreiben gratis • Postkarte genügt!

MIBA-Neuheiten-Ausgabe *
auch als eMag erhältlich

Neuheiten 2025
komplett und kompetent

Jetzt am Kiosk!

Was erwartet Sie im Heft?

- ✓ ca. 200 Firmen ▪ ca. 600 Fotos
- ✓ Modelle, Motive, Meinungen
- ✓ 116 Seiten Umfang

Prallvoll mit Modellen und Meinungen:

Das ist einmal mehr das *MIBA-Neuheitenheft* mit seinem einzigartigen Überblick über die wichtigsten Modellbahn- und Zubehörneuheiten des Jahres 2025.

Das *MIBA*-Team recherchierte für Sie die Neuheiten von rund 160 Firmen, sprach mit den Produktentwicklern und Entscheidungsträgern der Modellbahnindustrie – und fasst für Sie alles zusammen in der heißesten *MIBA*-Ausgabe des Jahres.

Best.-Nr. 02213 · € 12,90

*Der Postlauf kann zusätzlich Zeit in Anspruch nehmen

Hier geht´s direkt zum MIBA-Sonderheft

Jetzt online bestellen unter **www.miba.de/report**

Kleinanzeigen

Anzeigenschluss für die nächste Ausgabe ist der 09.04.2025

Es werden nur per E-Mail eingesandte Kleinanzeigen veröffentlicht. Bitte senden Sie ihre Mail an:
bettina.wilgermein@verlagshaus.de
Geben Sie im Betreff die entsprechende Rubrik an. Alle weiteren Informationen erhalten Sie dann per E-Mail.

Verkäufe TT, N, Z

FIGUREN Z-G
www.klingenhoefer.com

Gesuche TT, N, Z

Spur N: Gepflegte Sammlung oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel. 09288-925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Ich kaufe Ihre TT, N, Z Modellbahn-Sammlung jeder Größenordnung. Erfahrene Bewertung Ihrer Sammlung mit seriöser Abwicklung. Markus Henning, Tel. 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com G

www.modellbahn-keppler.de

Modellbahnen Ankauf - Ihr seriöser Partner mit 15 Jahren Erfahrung für H0, N, TT, Z und G Maßstäbe! Große Sammlungen sind willkommen! Liebe Modellbahn-Enthusiasten, Mit 15 Jahren Erfahrung im Ankauf von Modellbahnen sind wir Ihr verlässlicher Partner. Wir sind spezialisiert auf Maßstäbe H0, N, TT, Z und G. Egal ob Einzelstücke, Zubehör oder besonders umfangreiche Sammlungen - wir sind interessiert und holen bundesweit ab. Unsere Abwicklung ist seriös, unsere Preise fair. Kontaktieren Sie uns unter 0175-777 44 99. Wir freuen uns auf Ihre Kontaktaufnahme! G

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel. 02235/9593476 oder 0151/50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

www.carocar.com

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/H0, Sammlungen/Ladenauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel. 09171-9588790 oder red_dust61@web.de.

www.Modellbau-Gloeckner.de

Ihre Sammlung in gute Hände. Wir suchen europaweit gepflegte Sammlungen. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter und seriöser Abwicklung. Ansprechpartner Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831 oder info@gebrauchtemodellbahn.de. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. G

www.modellbahnritzer.de

Ich kaufe Ihre TT, N, Z Modellbahn-Sammlung jeder Größenordnung. Erfahrene Bewertung Ihrer Sammlung mit seriöser Abwicklung. Markus Henning, Tel. 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com G

Verkäufe H0

Suche und verkaufe: **US – Messing-lokomotiven** z.B.: UP Big Boy von Tenshodo 900 Santa Fe 2-10-4 Madam Queen 500 DRG 06 001 von Lemaco 1.200 Tel. 07181-75131, contact@us-brass.com

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

Märklin Sondermodelle H0. Für Liste: M. den Hartog, Limbrichterstraat 62, 6118 AM Neustadt, Niederlande. www.marco-denhartog.nl G

Märklin H0-Anlage dig., 100 x 200 cm kompl. Aufbau auf 2 Ebenen, Geb., Bel., Schienen, Trafos, roll. Material, 5 Loks, 20 Wagen, 35 Autos, 100 Pers., 200 Bäume, 30 Gebäude; zusätzl. Mat. für Erweiterung um das Doppelte, FP 1.995. Tel.: 0173/6549131 (DA).

6120 Stück Schienen für alle 2-Leiter von Trix int. gerade, gebogen, kurz und lang. Die Gleise waren noch nie aus der Verpackung, sind aber schon ca. 30 Jahre alt. Kaufpreis komplett 1.200 von privat. Versand möglich, besser Sie kommen nach Haßloch/Pfalz. 06324-1633, 0173-3075036, w.kamb@web.de

Verkaufe 220 HO-Wagons: Gleichstrom, Epochen II und III, alle Wagons KKK. Bitte LISTE ANFORDERN.Mail: scheuermann.sumxx@t-online.de

www.lokraritaetenstuebchen.eu

Märklin-Freunde sind informiert mit Koll´s Preiskatalog Märklin 00/H0. www.koll-verlag.de Tel. 06172-302456 G

www.modellbahn-keppler.de

HAG-Sammlung wird aufgelöst. Liste gegen 1,8HAG-0 bei M. Usinger, Weinstr. 19, 60435 Frankfurt

Fleischmann H0 24 Zugpackungen mit Dampfloks + 19 Loks und Roco H0 2 Zugpackungen + 9 Loks, alles Ep.1+2 (KPEV, KBStB, Württ., DRG), neu oder neuwertig. Bitte Liste anfordern. Rainer_Beck@gmx.de

127 Schienen H0 ungebraucht. Auf diesen Schienen laufen alle 2-Leiter – Gleichstrom; z. B. Roco, Trix, Fleischmann, Lima, Brawa, Rivarossi. 0,30 pro Schiene. Abholung in Haßloch/Pfalz möglich. Tel.: 0173-3075036; w.kamb@web.de

Digitale Großanlage 7x4 m; 7 Segmente 200x100mm, 1 Segment 150x150mm; 12 Weichen 12 x Servo; ca. 45m Gleis; ca. 22m Schattenbahnhof. Steuerung über Märklin MS 2 und/oder Rocrail manuell/halbautomatisch/automatisch); 1 Gateway, 3 Booster, USB mit allen Daten und Rocrail Lizenz. ca. 20m Faller Car Strecke mit Traffic Control, 3 x Parkplatz Car System, 6 Stoppstellen Car System (2 Bushaltestellen), 4 Abzweigungen Car System, Steuerung über Faller. Lasercutgebäude mit LED, viele Funktionsmodelle. Preis: 5999. martinjrichter@gmx.de

Verkaufe günstig, da gebraucht: Märklin NoHAB-Diesellok (Norwegen), Nr. 39671 (mfx, Sound) (leider ohne Originalkarton), kaum gelaufen: 150,- ; Märklin BR 95 (Nr. 39095, aus Insider-Modell 2016), kaum gelaufen: 200,- . Rainer Schmid, Mühlwies 12, 88267 Vogt; RB.Schmid@t-online.de

Bemo HOm abzugeben. Neu; Gebrauch; Defekt; An Nutzer oder Klub. Keine Händler, Ware muss überprüft werden. U.a. 4 Triebwagen 6 Loks 5 Personenwagen und circa 40 Güterwagen. 3 „Sartsets" und 20 defekte Wagen. 017643665628

BEMO-MODUL-ANLAGE HOm mit den Stationen Filisur + Bergün ohne Züge umständehalber zu verkaufen! Weitere Informationen: maren.urban@balke-umzug.de

H0-Gleichstrom U-Anlage, 5m x 3,50m, Schienen digital, Schuhmacher-Gleis, Schienen nach Vorbild Württ. EP-1. Noch nicht ganz fertig gebaut, hochwertiges Material. Viel mehr Info unter Tel. 0157 38976811.

Gesuche H0

Modellbahnen Ankauf - Ihr seriöser Partner mit 15 Jahren Erfahrung für H0, N, TT, Z und G Maßstäbe! Große Sammlungen sind willkommen! Liebe Modellbahn-Enthusiasten, Mit 15 Jahren Erfahrung im Ankauf von Modellbahnen sind wir Ihr verlässlicher Partner. Wir sind spezialisiert auf Maßstäbe H0, N, TT, Z und G. Egal ob Einzelstücke, Zubehör oder besonders umfangreiche Sammlungen - wir sind interessiert und holen bundesweit ab. Unsere Abwicklung ist seriös, unsere Preise fair. Kontaktieren Sie uns unter 0175-777 44 99. Wir freuen uns auf Ihre Kontaktaufnahme! G

Kaufe Ihre Eisenbahnmodelle - Märklin, Trix, Roco, Fleischmann, Piko, Brawa usw. Komme persönlich vorbei. Eine seriöse Abwicklung ist garantiert. Tel. 0951/2 23 47 oder per E-Mail: die-eisenbahn-weber@t-online.de G

Von privat an privat suche ich für meine Sammlung Messing- und Handarbeitsmodelle in allen Spurweiten. Angebote bitte an 0172/5109668 oder an horneuss@live.de

www.mbs-dd.com

Märklin Spur HO und Faller AMS gesucht. Kaufe Sammlungen und Anlagen. Zahlung bei Abholung. Kontakt Telefon 0941/85806 ab 18.00 Uhr oder über E-Mail: gerhard.bonn@kabelmail.de

www.modelltom.com

Suche größere Sammlung Micro Metakit und Micro Feinmechanik für meine private Sammlung. Angebote bitte an 02641/28466 oder an christa-1@live.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Gleichstrom Sammlung / Anlage, Modellautosammlungen und Kleinserienmodelle. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besich-

Kleinanzeigen

Es werden nur per E-Mail eingesandte Kleinanzeigen veröffentlicht. Bitte senden Sie ihre Mail an:
bettina.wilgermein@verlagshaus.de
Geben Sie im Betreff die entsprechende Rubrik an. Alle weiteren Informationen erhalten Sie dann per E-Mail.

tigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erftstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

www.suchundfind-stuttgart.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Märklin H0 Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erftstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

www.jbmodellbahnservice.de

Suche laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märklin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei und zahle Bestpreise bei Barzahlung. Nann Modellbau, Tel.: 0176-63212613, E-Mail: nann-ankauf@web.de. G

www.menzels-lokschuppen.de

Wir sind auf der Suche nach Modellbahnen, alle gängigen Spuren und Hersteller! Sowohl Sammlungen als auch Anlagen bundesweit und Ausland. Wir zahlen Höchstpreise bei Abholung! Wir bieten eine kompetente und freundliche Abwicklung. M. Krebsbach, Tel. 02762-9899645 oder E-Mail: mal-gmbh@gmx.de G

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

Ihre Sammlung in gute Hände. Wir suchen europaweit gepflegte Sammlungen. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter und seriöser Abwicklung. Ansprechpartner Heiko Plangemann, Telefon: 05251/5311831 oder info@gebrauchtemodellbahn.de. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. G

www.modelltechnik-ziegler.de

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel. 03379-446336 (AB), Mail: zschoche.nic@web.eu – Danke.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

HENICO KAUFT Ihre Wechselstrom- oder Gleichstrom Sammlung und Anlage. In jeder Größenordnung. Erfahrene Beratung und Bewertung vor Ort bereits in 3 Generation. Wir bauen Ihre Anlage auch ab. BARZAHLUNG und Abholung. BUNDESWEIT und im benachbarten Ausland. Henning OHG, Tel. 07146-2840181, ankauf@henico.de G

www.koelner-modell-manufaktur.de

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

Ankauf von Modellbahnen Spur Z-H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel. 02841-80353, Fax 02841-817817

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel. 07021/959601, Fax 07021-959603, E-Mail: albue@t-online.de.

Suche von Mehano für Lok OHE 33 0090 Motor-Nr. 50258 gerne auch 2 Stück. Blue Tiger Motor-Nr. 53946. Tel.: 0911-753678

Flamsbahn, suche Loks und/oder Waggons in H0. Angebote mit Preisangabe unter richter-grossschoenau@t-online.de

Verkäufe Große Spuren

LGB-Loks, Waggons und Zubehör abzugeben. Liste anfordern unter Tel. 0201-697400, Fax 0201-606948 oder hermann.goebels@t-online.de

www.modellbahn-keppler.de

Verkaufe LGB-Modulanlage (50 Module), Spuren 45, 64, 30 mm ohne Rollmaterial / Zentrale. Weitere INFO www.boecker-gartenbahn.jimdofree.com; juergen.boecker-varel@t-online.de

Gesuche Große Spuren

www.modellbahnservice-dr.de

Suche laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märklin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei und zahle Bestpreise bei Barzahlung. Nann Modellbau, Tel.: 0176-63212613, E-Mail: nann-ankauf@web.de G

Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1 www.hack-bruecken.de

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer LGB oder Spur1 Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung Ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erftstadt; Tel: 02235-468525, mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

Liebhaber sucht teure Märklin-Blechspielzeuge aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons insbesondere an Schiffen, Bahnhöfen, Kiosken, Postämtern, Lampen, Autos und Figuren interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihr Angebot freut sich: Dr. Koch, Dürerstr. 28, 69257 Wiesenbach, Tel. 0172-83 800 85 oder Dr. Thomas.Koch@t-online.de

Suche alles von Märklin! Eisenbahnen aller Spurweiten, Dampfmasch. und Spielz. aller Art, Einzelst. oder Samml. Ich freue mich über jedes Angebot. Diskrete + seriöse Abwickl. M. Schuller 0831-87683 G

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel. 02235-9593476 oder 0151-50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237-329048, mobil 0176-26733931, E-Mail: MU21@gmx.de

Verkäufe Literatur, Film und Ton

www.eisenbahnbuecher-online.de

www.modelleisenbahn.com

Verkaufe div. Eisen- und Modelleisenbahnliteratur vom 1960 bis 2010. Übersichtsliste bei Rolf Erker, Birkenweg 2, 04451 Borsdorf; Tel. 034291 22235; erkerbau@gmx.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

100 Bücher/Zeitschriften über Eisenbahn & Modellbahn, ab 5,00 EUR versandkostenfrei (in D).

Mit Millimeteranzeigen in der MIBA werben.

Kleinanzeigen

Es werden nur per E-Mail eingesandte Kleinanzeigen veröffentlicht. Bitte senden Sie ihre Mail an:
bettina.wilgermein@verlagshaus.de
Geben Sie im Betreff die entsprechende Rubrik an. Alle weiteren Informationen erhalten Sie dann per E-Mail.

Bitte Liste anfordern unter E-Mail : lockpeter070@gmail.com

www.bahnundbuch.de

Gesuche Literatur, Film und Ton

Wer hat Farb-Dias oder/und Negative von der schönen Dampfeisenbahn, die er verkaufen möchte? Gerne auch ältere Sachen! R. Stannigel, Tel. 0172-1608808, E-Mail: rene.stannigel@web.de.

Verkäufe Dies + Das

www.andyseck.de
DDR-Modelle und mehr

Zwei schöne stabile Wandschränke (Buche) mit 9 Böden Roco Gleis. 1,90m br, 91cm ho, 11,5cm tief, 16,7m Gleislänge, auch einzeln erhältlich. Preis Verhandlungssache, weitere Infos unter eisenbahnexklusiv@gmail.com

www.Railio.de
Sammlungsverwaltung

Digitalumbau, Sound-Einbau ab EUR 40,- und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel. 02151-362797 (Mo.-Fr. von 15-18.30h)

Biete Jubiläumsschrift zum hundertjährigen Bestehen der deutschen Eisenbahnen (1938). Preis nach Vereinbarung. Titel: „Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen". anjuekoehler@gmx.de

www.moba-tech.de

www.menzels-lokschuppen.de

Gesuche Dies + Das

Suche laufend Modelleisenbahnen aller Spuren und Marken, z.B. Märklin, Roco, LGB, Arnold. Freundliche und seriöse Abwicklung - komme persönlich vorbei und zahle Bestpreise bei Barzahlung. Nann Modellbau, Tel.: 0176-63212613, E-Mail: nann-ankauf@web.de G

www.d-i-e-t-z.de

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237-329048, mobil 0176-26733931, E-Mail: MU21@gmx.de

www.modellbahnservice-dr.de

ANKAUF MODELLEISENBAHNEN Märklin, Roco, Fleischmann, Arnold, LGB etc. Gerne große Sammlungen. ALLE SPURWEITEN. Auch Abbau Ihrer Anlage. Seriöse Abwicklung mit Barzahlung. Henning OHG – Ankauf und Verkauf. Tel. 07146-2840181, ankauf@henico.de G

www.modellbahnen-berlin.de

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel. 030-95994609 oder 0179-5911948.

www.modellbahn-pietsch.com

Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsauflösungen und –Reduzierungen von Modelleisenbahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über H0 bis hin zu Märklin 1, wie auch HAG-Modellbahnen. Ich freue mich auf Ihre Kontaktaufnahme. Jörg Buschmann, München, tel. 089-85466877, mobil 0172-8234475, modellbahn@bayern-mail.de

Verschiedenes

www.warkentin-modellbau.de
Info's · Workshops · Fotografie

www.modellbahnservice-dr.de

www.modell-hobby-spiel.de
News / Modellbahnsofa

www.modellbahnen-berlin.de

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V., Infos: www.fes-online.de oder www.facebook.com/gayeisenbahn. In Köln beim Flügelrad e.V., Infos: www.fluegelrad.de

www.railio.de
Modellbahn-Verwaltung

www.mg-modelleisenbahnbau.de

Urlaub, Reisen, Touristik

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel. 07443-8877, www. Ferienhaus-Freudenstadt.de

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel. 03943-40995100 G

FeWo im Mittelrheintal - für Bahn- und Rheinfreunde (Panoramablick), für 2 Personen pro Nacht EUR 80. info@schlossfuerstenberg.de; Tel.: 06743/2448

Ferienwhg. im Museum & Countrybhf. Ebstorf/Uelzen an der RB37, Info: americaline.org Tel.: 04022886606

Ausstellungen, Börsen, Auktionen, Märkte

www.modellbahnboerse-berndt.de

Modellbahn-Auto-Börsen, 36179 Bebra So. 09.02 / 16.03. von 10:00-14:30, Lokschuppen am Bahnhof, Gilfershäuser Str. 12, 34246 Vellmar So. 02.03. / 04.05. von 10-14:30, Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese 10, 04159 Leipzig Sam. 08.03./14.06. von 10-14:30, Leipziger Hotel, Hallesche Str.190, 34212 Melsungen So. 06.04. von 10:30-14:30, Kulturfabrik, Spangerweg 43, Sylvia Berndt • Infos: Tel. 05656/923666; geschäftl.: 05651/5162; Handy: 0176/89023526, E-Mail: jensberndt@t-online.de; www.modellbahnboerse-berndt.de

modellbahnbörse-berlin.de jeweils von 10 bis14 Uhr, Herzog 01736360000, 01.03. Samstag Dresden Johannstadthalle, 02.03. Sonntag Plauen Festhalle, 23.03. Hennigsdorf Stadtklubhaus

Sa/So 01./02.03.2025, Modellbahnausstellung der Sektion, Berlin-Brandenburg (VFB) in St. Martin Giesestr. 43, 12621 Berlin-Kaulsdorf. 10.00 - 17.00 Uhr. https://bln-brb.furka-bergstrecke.de/aust2025/

Modellbahnbörse, 2. März 2025 von 11:00-16:00 Uhr, 35708 Haiger, MHZ-Allendorf, cmt e.V.

66. Tauschbörse der Eisenbahnfreunde Göttingen e.V. für Modelleisenbahnen -Autos & Zub., Sonntag, 02.03.2025 von 10-16 Uhr, BBS II, 37081 Göttingen, Godehardstr. 11, Haupteingang unten. Info: Bernd Dombrowski, Tel.: 05506-999930, email: bernd.dombrowski@t-online.de, www.eisenbahnfreunde-goettingen.de

16.03.: Wöllstadt Modellbahn- und Blech-Spielzeugbörse und Ausstellung, 10-15 h, Römerhalle, 61206 Wöllstadt, Info: IG EMMA LF 16 eV - 0176 73541611

3. Rödentaler Modellbahnbörse 16.03.2024, 10.00 Uhr - 15.00 Uhr 96472 Rödental, Coburger Straße 7, Gebäude u. Infos und Anmeldungen unter 01717990336 oder info@Modellbahnfreunde-rödental.de

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
Seit 1981 www.adler-maerkte.de
23.02. Leverkusen, Forum Marktzeiten 11-15 h
Am Büchelter Hof 9
09.03. Köln-Mülheim, Stadthalle
Jan-Wellem-Str./Wiener Platz
23.03. Troisdorf, Stadthalle
Kölnerstr. 167
06.04. Aachen, Park-Terrassen
Dammstr. 40
ADLER - Märkte e. K. 50189 Elsdorf, Lindgesweg 7
Tel.: 02274-7060703, E-Mail: info@adler-maerkte.de

Termine 2025

Eisenbahnfreunde Taunus e.V., Eschborn
info@eisenbahnfreunde-taunus.de

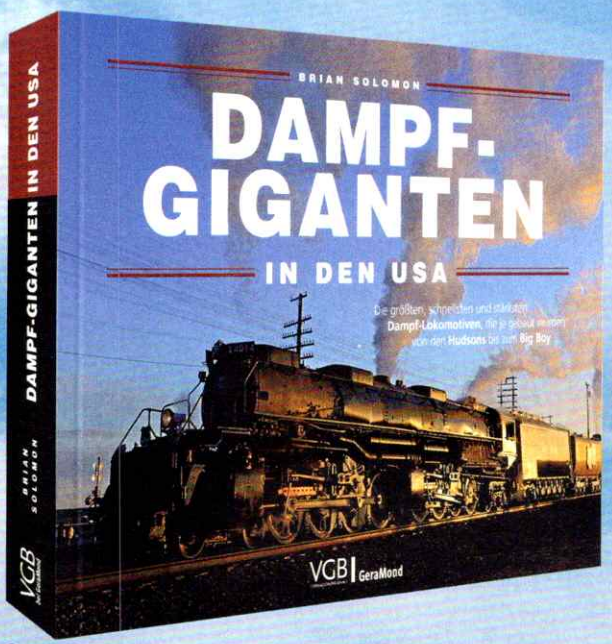
06.04. -NEU- Eschborn-Niederhöchstadt, Bürgerzentrum -NEU-
86.Eschborner Modellbahn-Tauschmarkt; 9:30-15:00 Uhr
18.05. Eschborn, Hauptstraße 14 (Vereinsheim, 1.OG)
Modellbahn-Ausstellung; 11:00-16:00 Uhr
29.06. Eschborn, Eschenplatz (Direkt neben der ev. Kirche)
Eschborner Modellbahn-Kofferraum-Tauschmarkt; 10:00-15:00 Uhr

LOK-STOFF

NEU

Die Blütephase der Dampflokomotiven in den USA brachte der Eisenbahngeschichte legendäre Modelle, die noch heute begeistern. Umfangreiche Informationen über Technik und Einsatz der amerikanischen Dampf-Giganten mit ihren historischen Hintergründen ziehen mit erstklassigen Abbildungen jeden Eisenbahn-Fan in den Bann. Auch für Freunde deutscher Dampflokomotiven ein wichtiger und spannender Blick über den „Teich"!

176 Seiten · ca. 280 Abb.
Best.-Nr. 02110
€ (D) 39,99



© André Rudat - stock.adobe.com

GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

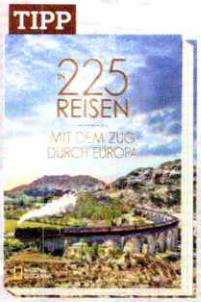
NEU

Best.-Nr. 02107

Best.-Nr. 53597

Best.-Nr. 53596

TIPP



Best.-Nr. 90822

Best.-Nr. 53646

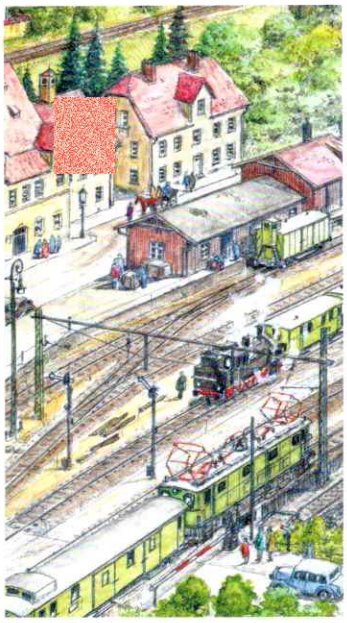
JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG** VOR ORT
ODER DIREKT UNTER **WWW.VGBAHN.SHOP**

Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] | GeraMond

Unsere Fachhändler

Modellbahn-Center • EUROTRAIN Idee+Spiel-Fachgeschäft • Spielzeugring-Fachgeschäft
FH = Fachhändler • RW = Reparaturdienst und Werkstätten • H = Hersteller • A = Antiquariat • B = Buchhändler • SA = Schauanlagen



10318 Berlin
MODELLBAHNBOX KARLSHORST
Treskow-Allee 104
Tel.: 030 / 5083041
www.modellbahnbox.de
FH/RW/A EUROTRAIN

10589 Berlin
MODELLB. am Mierendorffplatz GmbH
Mierendorffplatz 16
Direkt an der U7 / Märklin-Shop-Berlin
Tel.: 030 / 3449367 • Fax: 030 / 3456509
www.Modellbahnen-Berlin.de
FH EUROTRAIN

12105 Berlin
MODELLBAHN PIETSCH GMBH
Prühßstr. 34
Tel./Fax: 030 / 7067777
www.modellbahn-pietsch.com
EUROTRAIN

01445 Radebeul
MODELLEISENBAHNEN Grundkötter GmbH
Hauptstr. 22
Tel.: 0351 / 8308180 • Fax: 0351 / 8365950
www.modellbahn-radebeul.de • gruni64@aol.com
FH/RW

01454 Wachau
Modellbahnshop elriwa
Ihr Fachhandel für Modellbahnen und Zubehör
Radeberger Str. 32 • Tel.: 03528 / 441257
www.elriwa.de • info@elriwa.de
FH

01855 Sebnitz
MBS MODELL + SPIEL GMBH
MODELLBAHNEN & ZUBEHÖR ALLER SPURWEITEN
Lange Straße 5/7
Tel.: 035971 / 78 99-0 / Fax: 78 99-99
www.mein-mbs.de
FH/RW

04159 Leipzig
bahnundbuch.de
Versandhandel für Fachliteratur, Videos, DVDs, CDs
Raustr. 12
Tel.: 0341 / 2682492 • www.bahnundbuch.de
B

40217 Düsseldorf
MENZELS LOKSCHUPPEN TÖFF-TÖFF GMBH
Friedrichstr. 6 • LVA-Passage
Tel.: 0211 / 373328
www.menzels-lokschuppen.de
FH/RW EUROTRAIN

42289 Wuppertal
MODELLBAHN APITZ GMBH
Heckinghauser Str. 218
Tel.: 0202 / 626457 • Fax: 0202 / 629263
www.modellbahn-apitz.de
FH/RW/SA

49078 Osnabrück
J.B. MODELLBAHN-SERVICE
Lotter Str. 37
Tel.: 0541 / 433135
Fax: 0541 / 47464
www.jbmodellbahnservice.de
FH/RW EUROTRAIN

14057 Berlin
BREYER MODELLEISENBAHNEN
Kaiserdamm 99
Tel./Fax: 030 / 3016784
www.breyer-modellbahnen.de
FH/RW/A

52062 Aachen
M. HÜNERBEIN OHG
Markt 11–15
Tel.: 0241 / 33921
Fax: 0241 / 28013
EUROTRAIN

28865 Lilienthal b. Bremen
HAAR MODELLBAHN-SPEZIALIST
Hauptstr. 96
Tel.: 04298 / 916521 • Fax: 04298 / 916527
Info@haar-lilienthal.de
FH/RW

58135 Hagen-Haspe
LOKSCHUPPEN HAGEN HASPE
Vogelsanger Str. 36-40
Tel.: 02331 / 404453 Fax: 02331 / 404451
www.lokschuppenhagenhaspe.de
office@lokschuppenhagenhaspe.de
FH/RW

34379 Calden
RAABE'S SPIELZEUGKISTE
Ankauf – Verkauf von Modelleisenbahnen, Autos
Wilhelmsthaler Str. 11
Tel.: 05674/8234317 • wraabe@gmx.net
FH/RW/A/SA

63110 Rodgau
MODELL + TECHNIK Ute Goetzke
Untere Marktstr. 15
Tel.: 06106 / 74291 • Fax: 06106 / 779137
info@mut-goetzke.de
FH

63654 Büdingen
MODELL & TECHNIK RAINER MÄSER
Bahnhofstraße 7
Tel.: 06042 / 3930
Fax: 06042 / 1628
FH EUROTRAIN

67146 Deidesheim
moba-tech der modelleisenbahnladen
Bahnhofstr. 3
Tel.: 06326 / 7013171 • Fax: 06326 / 7013169
www.moba-tech.de • info@moba-tech.de
FH/RW

67071 Ludwigshafen-Oggersh.
Werst Modell Bahn und Bau
Schillerstraße 3
Tel.: 0621 / 682474
www.werst.de • info@werst.de
FH/RW EUROTRAIN

71334 Waiblingen
EISENBAHNTREFFPUNKT Schweickhardt GmbH & Co. KG
Biegelwiesenstr. 31
Tel.: 07151/937931 • Fax: 07151/34076
ets@modelleisenbahn.com
FH/RW/A/B EUROTRAIN

70180 Stuttgart
SUCH & FIND
An- + Verkauf von Modellbahnen
Mozartstr. 38
Tel. + Fax: 0711 / 6071011
www.suchundfind-stuttgart.de
A

PRESSE & BUCH IM BAHNHOF

BAHNHOFSBUCHHANDLUNG Karl Schmitt & Co. KG

Eine große Auswahl an VG Bahn-Publikationen finden Sie u.a. in unseren Filialen in Nürnberg, Mannheim, Frankfurt, Kassel, Baden-Baden/Oos und Göttingen.

www.buchhandlung-schmitt.de

PRESSE & BUCH IM BAHNHOF

Unsere Fachhändler

Modellbahn-Center • EUROTRAIN Idee+Spiel-Fachgeschäft • Spielzeugring-Fachgeschäft
FH = Fachhändler • RW = Reparaturdienst und Werkstätten • H = Hersteller • A = Antiquariat • B = Buchhändler • SA = Schauanlagen

73431 Aalen
MODELLBAU SCHAUFFELE
Wilhelm-Merz-Str. 18
Tel.: 07361/32566
Fax: 07361/36889
www.schauffele-modellbau.de
FH/RW/Märklin Shop in Shop

71638 Ludwigsburg
ZINTHÄFNER
Spiel – Freizeit
Solitudestr. 40
Tel.: 07141 / 925611
FH

94161 Ruderting bei Passau
MODELLBAHNHAUS
Rocktäschel GdbR
Attenberg 1
Tel.: 08509 / 2036 • rockt@t-online.de
https://www.ebaystores.de/lok1000
FH/A

75339 Höfen
DIETZ MODELLBAHNTECHNIK
+ ELEKTRONIK
Hindenburgstr. 31
Tel.: 07081 / 6757
www.d-i-e-t-z.de • info@d-i-e-t-z.de
FH/RW/H

86199 Augsburg
AUGSBURGER
LOKSCHUPPEN GMBH
Gögginger Str. 110
Tel.: 0821 / 571030 • Fax: 0821 / 571045
www.augsburger-lokschuppen.de
FH/RW

94474 Vilshofen an der Donau
GIERSTER
Fa. Gierster-Wittmann e.K.
Vilsvorstadt 11, 13, 15
Tel.: 08541 / 3979 • Fax: 08541 / 6753
modellbahn@gierster.de
FH/RW EUROTRAIN

83352 Altenmarkt/Alz
MODELL-EISENBAHNEN
B. Maier
Hauptstr. 27
Tel.: 08621 / 2834
Fax: 08621 / 7108
FH/RW EUROTRAIN

90478 Nürnberg
MODELLBAHN
Helmut Sigmund
Schweiggerstr. 5
Tel.: 0911 / 464927
EUROTRAIN

97070 Würzburg
ZIEGLER MODELLTECHNIK
Textor Str. 9
Tel.: 0931 / 573691
www.modelltechnik-ziegler.de
FH/RW EUROTRAIN

84307 Eggenfelden
MODELLBAHNEN VON A BIS Z
Roland Steckermaier
Landshuter Str. 16 • Tel.: 08721 / 910550
www.steckermaier.de
steckermaier@steckermaier.de
FH/RW EUROTRAIN

93455 Traitsching-Siedling
MARGARETE V. JORDAN
Inh. Neudert Lina
Am Berg 12
Tel.: 09974 / 524 • Fax: 09974 / 7256
www.jordan-modellbau.de
FH

99830 Treffurt
LOK-DOC MICHAEL WEVERING
Friedrich-Ebert-Str. 38
Tel.: 036923 / 50202 • 0173 / 2411646
www.lok-doc-wevering.de
simiwe@t-online.de
RW

Hier könnte Ihre Anzeige stehen!

Erfragen Sie die speziellen Anzeigentarife. Tel.: + 49 - 89 130 699 523, bettina.wilgermein@verlagshaus.de

AUFBRUCH IN EINE NEUE ZEIT

NEU

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs 1945 waren in Deutschland enorme Kraftanstrengungen erforderlich, um in den drei Westzonen wieder einen regulären Bahnbetrieb zu ermöglichen. Große Symbolkraft hatte 1949 die Umbenennung der Reichsbahn (West) in Deutsche Bundesbahn. Einmalige Zeitdokumente aus der frühen Nachkriegszeit bis 1955 belegen die teils mühsamen Fortschritte. Schon bald mischten sich die ersten modernen Fahrzeuge unter die Dampfloks.

192 Seiten · ca. 290 Abb.
ISBN 978-3-98702-100-8
€ 49,99

JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG** VOR ORT
ODER DIREKT UNTER **GERAMOND.DE**
Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] | GeraMond

© Nadzeya Pakhomava - stock.adobe.com

GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

INTERMODELLBAU IN DORTMUND VOM 10. BIS ZUM 13. APRIL 2025

Vielfältiges Programm

Auf der Intermodellbau in Dortmund gibt es in diesem Jahr wieder jede Menge Anlagen zu sehen und zu genießen. In der Halle 7 bilden Dioramen, Vorträge und die Verkündung der Goldenen Gleise 2025 weitere Highlights. Ein Event also, das Sie auf keinen Fall verpassen dürfen.

kurz + knapp

- Termin:
  10. bis 13. April 2025
- Öffnungszeiten:
  Donnerstag bis Samstag 9:00 - 18:00 Uhr,
  Sonntag 9:00 - 17:00 Uhr.
- Eintrittspreise:

Erwachsene, Tagesticket	€ 17,–
Erwachsene, Tagesticket ermäßigt (Auszubildende, Schwerbehinderte, Dortmund-Pass-Inhaber, Bundesfreiwilligendienst)	€ 15,–
Erwachsene Dauerticket	€ 40,–
Jugendliche (14 bis 17 Jahre, Schüler, Studenten)	€ 14,–
Kinder (6 bis 13 Jahre)	€ 9,–
Kinder unter 6 Jahren:	€ 0,–

- Anschrift:
  Messe Dortmund (Westfalenhallen)
  Rheinlanddamm 200, 44139 Dortmund
  (direkt an der B 1)
  www.intermodellbau.de

Lost Places ist das Motto des eisenbahnmagazin-Dioramenwettbewerbs. Oben eine alte BR 64, die schon lange nicht mehr unter Dampf war, unten ein vergessener Schienenbus neben seiner einstigen Strecke, die heute längst ein Radweg ist. Wir sind gespannt, was in Dortmund noch alles präsentiert wird.

Die ganze Welt im Kleinen – das war immer schon das Motto der Intermodellbau in Dortmund. Insbesondere in der Sparte Modellbahn werden auch in diesem Jahr wieder jede Menge Highlights zu sehen sein. Neben zahlreichen sehenswerten Modellbahnanlagen präsentieren große und kleine Hersteller ihre aktuellen Neuheiten. Manche Hersteller verkünden ihre Neuheiten 2025 auf dieser Messe ganz offiziell zum ersten Mal. Da heißt es also: Augen aufhalten!

Das gilt auch für die Aktivitäten rund um den Stand des BDEF in Halle 7. Hier veranstalten die Kollegen vom eisenbahn magazin einen Dioramenwettbewerb, der unter dem Motto steht: „Lost Places". Stimmen Sie mit ab, welches Diorama Ihnen besonders gefällt. Die Ergebnisse werden dann im em bekanntgegeben. Gleich nebenan finden auf einer Sonderfläche Vorträge renommierter MIBA-Autoren statt. Und in den Pausen zwischen den Vorträgen können Sie Filme aus dem RioGrande-Programm genießen. Am Donnerstagabend verkünden wir als Highlight die Gewinner des diesjährigen Goldenen Gleises. Die Auszeichnungen werden ab Freitag in vielen Vitrinen zu sehen sein.

Empfehlen möchten wir Ihnen noch wärmstens den Stand der VG Bahn in Halle 4. Hier finden Sie die aktuellen Neuerscheinungen von MIBA, MEB und em, aber auch so manches Schnäppchen aus den Vorjahren zum Sonderpreis. Man sieht sich in Dortmund! *MK*

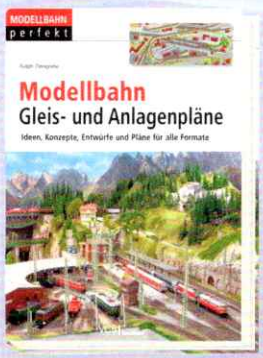
Digitaltechnik für alle!

Herstellerunabhängig werden die digitalen Komponenten – vom Decoder bis zur Zentrale – detailliert und leicht verständlich erläutert.

128 Seiten · ca. 190 Abb.
Best.-Nr. 68013
€ (D) 24,99

Clevere Digitalprojekte zum Nachbauen für die H0-Modellbahn. Genaue Stücklisten und detaillierte Schritt-für-Schritt-Beschreibungen für Anfänger und Fortgeschrittene

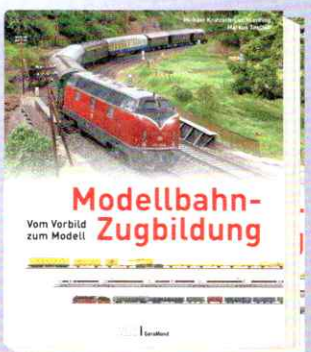
128 Seiten · ca. 260 Abb.
Best.-Nr. 53604
€ (D) 28,99



Best.-Nr. 02088
€ (D) 34,99

Best.-Nr. 53070
€ (D) 32,99

Best.-Nr. 53603
€ (D) 29,99



Best.-Nr. 02087
€ (D) 17,99

JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG VOR ORT**
ODER DIREKT UNTER **WWW.VGBAHN.SHOP**

Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] | GeraMond

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München
Auch als eBook erhältlich.
© Markus Tiedtke, Dirk Rohde, Michael U. Kratzsch-Leichsenring

Vorbild

Do bis So 20. bis 23.3.

- Historischer Nahverkehr auf Rügen mit den „Ferkeltaxen" 172 140 und 172 141, Tel. 037343 8080, www.pressnitztalbahn.com

Sa 22.3.

- Frühlingsduft und Dampfwolken: Mit 35 1097 von Chemnitz nach Chodova Plana und Marienbad, Tel. 0371 46400892, www.sem-chemnitz.de
- Mit Ferkeltaxen von Luckau durch den Osten der Mark Brandenburg zur Buckower Kleinbahn, Rückfahrt über die historische Ostbahn und den Berliner Innenring, Tel. 0176 20682179, www. niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de

Sa/So 22./23.3.

- Tage des offenen Lokschuppens bei der Museumsbahn Schönheide, Tel. 037755 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de

So 23.3.

- Schienenbus-Sonderfahrt von Bietigheim-Bissingen zum Frühlingserwachen im Vogtsbauernhof, Tel. 07254 131836, www.roter-flitzer.de

Sa 29.3.

- Mit 41 1144 ab Cottbus und 52 8141 ab Dresden nach Most (CZ), von dort Fahrt mit der historischen Straßenbahn nach Litvinov oder Bergfahrt über die „Teplitzer Semmeringbahn" nach Maldava, Tel. 0355 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de
- Schlemmerexpress auf der Extertalbahn, Tel. 05262 409904, www.landeseisenbahn-lippe.de
- Ferkeltaxen-Fahrt von Luckau ins Eisenbahnmuseum Leipzig Plagwitz, Tel. 0176 20682179, www.niederlausitzer-eisenbahn-freunde.de
- Saisoneröffnungsfahrt: Mit dem VT 95 über die Ringbahn ins Heidekrautbahn-Museum Basdorf, Tel. 033397 72656, www. berliner-eisenbahnfreunde.de

Sa/So 29./30.3.

- Saisoneröffnung am Schauplatz Eisenbahn in Chemnitz-Hilbersdorf, Tel. 0371 46400892, www.schauplatz-eisenbahn.de
- Frühjahrsfest im Bw Staßfurt, Tel. 03925 383800, www.lokschuppen-stassfurt.de
- Frühlingsfahrten zwischen Oschatz und Mügeln, Tel. 034362 37541, www.doellnitz-bahn.de

So 30.3.

- Zweite Freilassinger Schallplattenbörse in der Lokwelt Freilassing, 10–17 Uhr, Tel. 08654 3099320, www.lokwelt.freilassing.de
- Saisonstart bei der Meuselwitzer Kohlebahn, Tel. 03448 752550, www.kohle-bahnen.de
- Rundfahrten mit 52 8177 auf der Berliner Ringbahn, Tel. 030 67897340, www. berlin-macht-dampf.com
- Fotodampf-Güterzug mit 52 7596 im Oberen Donautal, Tel. 0741 17470818, www. eisenbahnfreunde-zollernbahn.de

Sa 5.4.

- Dampfschnellzug von Dresden rund um das Erzgebirge mit Besuch des Depots des Nationaltechnischen Museums Prag in Chomutov, Tel. 037343 8080, www.pressnitztalbahn.com
- Mit einem Bundesbahn-D-Zug von Neuss nach Utrecht und Gouda, in Venlo übernehmen 23 023 und eine niederländische Elektrolok den Zug, Tel. 0160 6865240, www.eng-ev.de
- Dampfsonderfahrt von Leipzig zur Rotkäppchen Sekterlebniswelt und zum Weinkeller der Winzervereinigung in Freyburg, Tel. 0176 62170200, www.dampfbahnmuseum.de
- Lokschuppen Wismar zur Besichtigung geöffnet, Tel. 0171 1765137, www.lokschuppen-wismar.de
- Sonderfahrt von Mannheim zur Völklinger Hütte, www.eisenbahnfreunde-mannheim.de

Sa/So 5./6.4.

- Dampfzug-Pendelfahrten mit 52 7596 auf der Zollern- und Schieferbahn von Tübingen nach Schömberg (bei Balingen), Tel. 0741 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de

So 6.4.

- Andampfen: Saisoneröffnung im Heizhaus Strasshof (AT), Tel. 0043 2287 3027, www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com
- Führung durch das historische Bahnbetriebswerk Hanau, Tel. 0179 6783055, www. museumseisenbahn-hanau.de
- Der „Feurige Elias" fährt zwischen Kornтal und Weissach, Tel. 0711 988099701, www.ges-ev.de
- Teddybären-Fahrtag im Frankfurter Feldbahnmuseum, Tel. 069 709292, www. feldbahn-ffm.de

So 6.4., 20.4.

- Die Ruhrtalbahn fährt mit Dampf oder Diesel, Tel. 0234 492516, www.eisenbahn-museum-bochum.de

Fr 11.4.

- Frühlings-Mädelsflohmarkt in der Lokwelt Freilassing, 10–17 Uhr, Tel. 08654 3099320, www.lokwelt.freilassing.de

Sa 12.4.

- Rundfahrt mit dem „Thurgauer-Zug" und dem „Apfelsaft-Express" von Romanshorn zum Zugersee mit Schifffahrt, Tel. 0041 43 2990880, www.eurovapor.ch
- Triebwagenfahrt von Lüneburg ins Panzermuseum nach Munster, Tel. 04131 2296461, www.heide-express.de

Sa/So 12./13.4.

- 17. Dresdner Dampfloktreffen mit (voraussichtlich) 01 2066, 03 2155 , 23 058, 23 1097, 41 1144, 52 8141, 52 8079, 52 8154, 77 250, 95 1027, E77 10, E94 088, My 1151 NOHAB, 346 738, 112 481, 118 552, Tel. 0171 2601802, www.igbwdresden-altstadt.de
- Saisoneröffnung auf der Windbergbahn zwischen Dresden und Leisnitz, Tel. 0351 4013463, www.saechsische-semmering-bahn.de

So 13.4.

- Tag der Industriekultur bei der Mansfelder Bergwerksbahn, Tel. 034772 27640, www.bergwerksbahn.de
- Das SWK-Verkehrsmuseum Krefeld hat von 10 bis 13 Uhr geöffnet, www.fde-krefeld.de

Fr/Sa 18./19.4.

- Osterfahrten zwischen Bergedorf und Geesthacht, Tel. 04152 77809, www.geesthachter-eisenbahn.de

Osterprogramm

Fr bis Mo 18. bis 21.4.

- Bayerisches Eisenbahnmuseum Nördlingen, Tel. 09081 24309, www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de
- Schauplatz Eisenbahn, Tel. 0371 46400892, www.schauplatz-eisenbahn.de
- Osterfahrten beim Pollo, Tel. 033982 60128, www.pollo.de

Sa 19.4. Ostersamstag

- Schienenbus Roter Flitzer, Tel. 07254 131836, www.roter-flitzer.de
- Osterfahrten mit 50 3616, www.erzgebirgische-aussichtsbahn.de
- 52 4867 rund um Frankfurt a. Main, Tel. 069 436093, www.historische-eisenbahn-frankfurt.de
- VT 95 nach Frankfurt (O), Tel. 033397 72656, www.berliner-eisenbahnfreunde.de
- Ostereierexpress, Tel. 0043 677 64304259, www.lokalbahnverein.at
- Osterrundfahrten mit 52 8177, Tel. 030 67897340, www.berlin-macht-dampf.com
- Saisoneröffnung an der Saar, Tel. 0171 5620072, www.ostertalbahn.de
- Osterfeuer Bw Luckau, Tel. 03544 12995, www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de
- Osterfest im DB Museum Halle, Tel. 0345 2152932, www.dbmuseum.de

Sa/So 19./20.4.

- Zwickauer Kohlebahn, Tel. 0375 60689820, www.brueckenbergbahn.de

Sa 19.4., Mo 21.4.

- Osterfahrten Verden–Stemmen, Tel. 04238 622, www.kleinbahnexpress.de

Sa bis Mo 19 bis 21.4.

- Osterfahrten Oschatz–Mügeln, Tel. 034362 37541, www.doellnitzbahn.de

So 20.4. Ostersonntag

- Osterhasenfahrten mit Osternestsuche auf der Schwarzbachbahn, Tel. 035022 40440, www.schwarzbachbahn.de

- Museumsfahrten mit T 9.3, Tel. 0571 24100, www.museumseisenbahn-minden.de
- Osterhasenexpress Extertalbahn, Tel. 05262 409904, www.landeseisenbahn-lippe.de
- Osterfahrten mit Dampf, Tel. 0561 81029484, www.hessencourrier.de
- Osterfahrten, Tel. 04642 9251653, www.angelner-dampfeisenbahn.de
- Osterfahrten, Tel. 0176 20682179, www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de
- Osterfahrt, Tel. 0371 46400622, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de
- Fahrten Wiehltalbahn, Tel. 02261 77597, www.eisenbahnmuseum-dieringhausen.de

So/Mo 20./21.4.

- Museumszüge Schönberger Strand, Tel. 0431 5458241, www.vvm-museumsbahn.de
- Tunnelfahrten m. 52 7596, Tel. 0741 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de
- Osterfahrten Schönheide, Tel. 037755 4303, www.museumsbahn-schoenheide.de
- Fahrten Bruchhausen-Vilsen–Asendorf, Tel. 04252 930021, www.museumseisenbahn.de
- Osterfest im DB Museum Koblenz, Tel. 0345 2152932, www.dbmuseum.de
- Ostern im Kleinbahnmuseum Deinste, Tel. 0171 3607104, www.kleinbahn-deinste.de

Mo 21.4. Ostermontag

- Osterfahrten nach Damme, Tel. 039861 70159, www.eisenbahnmuseumgramzow.de
- Osterfahrt im Kreis Jerichow I, Tel. 039200 54922, www.kj-1.de
- Ostereier-Suchfahrten Bleckeder KB, Tel. 04131 2296461, www.heide-express.de
- Ostereier-Suchfahrt, Tel. 02381 540048, www.museumseisenbahn-hamm.de
- Osterfahrten, Tel. 05474 302, www.museumseisenbahn-minden.de
- Dampfzug über die Schwäbische Alb, Tel. 0800 4447673, www.alb-bahn.com
- Aktionstag Lokschuppen Aumühle, Tel. 04104 9639208, www.vvm-museumsbahn.de
- Osterfahrtag Feldbahn Schlanstedt, Tel. 0172 5349229, www.feldbahn-schlanstedt.de
- Osterfahrtag Grubenbahnmuseum Fortuna, 10–17 Uhr, www.feldbahn-fortuna.de

Sa 26.4.

- Schnellzug „Kaiserbäder" mit 243 005 zum Ostseebad Heringsdorf, Tel. 0160 6114444, www.bw-halle-p.de
- Rheindampfzug mit 35 1097 von Treysa nach Linz am Rhein, Tel. 0172 5801026, www.eftreysa.de

Sa/So 26./27.4.

- Museumstage im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, Tel. 0234 492516, www.eisenbahnmuseum-bochum.de
- Saisoneröffnung im Eisenbahnmuseum Gramzow (Uckermark), Tel. 039861 70159, www.eisenbahnmuseumgramzow.de
- Bahnerlebnistage Sächsische Schweiz bei der Schwarzbachbahn, Tel. 035022 40440, www.schwarzbachbahn.de
- Pendelfahrten, Tel. 0176 20682179, www.niederlausitzer-eisenbahnfreunde.de

So 27.4.

- Gartentag in der Lokwelt Freilassing, Tel. 08654 3099320, www.lokwelt.freilassing.de
- Dampftag in Strasshof (AT), Tel. 0043 2287 3027, www.eisenbahnmuseum-heizhaus.com
- Frühjahrsfahrt mit E 10 228, Tel. 07951 9679997, www.dbkev.de
- Frühjahrsfahrt von Hanau in die Wetterau, Tel. 0179 6783055, www.museumseisenbahn-hanau.de
- Saisoneröffnung Lokpark Braunschweig, Tel. 0531 2640340, www.eisenbahnerlebnis.de
- Festtag „150 Jahre Nationalbahn", www.nationalbahn.ch

Mi 30.4.

- Walpurgisfahrt bei der Mansfelder Bergwerksbahn, Tel. 034772 27640, www.bergwerksbahn.de

Modell

Bis 3.5.2025

- Fahrtag der IG Modell-Eisenbahn Partenstein an jedem ersten Samstag, 13–17 Uhr, Tel. 09355 970426

Fr bis So 14.3. bis 16.3.

- Internationale Modellbahnausstellung OntraXS im Eisenbahnmuseum Utrecht (NL), 10-17 Uhr, Tel. 0031 30 2306206, www.spoorwegmuseum.nl/de

Sa 15.3.

- Modellbahnbörse der MEF Frankenthal in Lambsheim, 10.30–16 Uhr, Tel. 06233 63166, www.mef-frankenthal.de
- 26. Trix-Express-Modellbahnausstellung in Backnang, 13–17 Uhr, Tel. 07191 82610, www.trix-express-modellbahnfreunde.de

Sa/So 15./16.3.

- Modellbahnausstellung der AG Modelleisenbahn Mühltroff, 10–17 Uhr, Tel. 036645/35300, www.modell-muehltroff.de

So 16.3.

- 3. Rödentaler Modellbahnbörse der MF Rödental. 10–15 Uhr, Tel. 0171 7990336, www. modellbahnfreunde-rödental.de
- 77. Modellbahnbörse des MEC Schleswig im Schleicenter, Tel. 04621 305290, www.modellbahnclub-schleswig.org

Sa 22.3.

- Modellbahn '65 Stuttgart, 18–1 Uhr, Eingang beim Stuttgarter Hbf tief, www.modellbahn65.de

Sa/So 22./23.3.

- Ausstellung der IG Modellbahn Hellersdorf, 10–17 Uhr, Tel. 0172 8630810, www.ig-modellbahn-hellersdorf.de
- Schautage der EF Hameln, Samstag 11–18 Uhr, Sonntag 11–17 Uhr, Tel. 0177 8880895, www.efhm.de
- Modellbahnausstellung Rodgauer Modellbahn Connection, www.rmcev.de

Sa/So 22./23.3., 29./30.3.

- Modellbahnausstellung Obermoschel, Tel. 06362 993838, www.mbf-obermoschel.de

So 23.3.

- Modellbahnbörse des Eisenbahnclubs Euskirchen, 10–16 Uhr, Tel. 02251 71112, www.ece-ev.de
- Modellauto- und Modellbahnbörse im Bürgerhaus Bovenden, Tel. 0551 372996. www.modellboersen.de

Sa 29.3., 26.4.

- Modellbahnbörse im Zughafen Erfurt, 9–14 Uhr, Tel. 0162 6605660, www.thueringer-eisenbahnverein.de

Sa/So 29./30.03.

- Modellbahnausstellungen des MEC 3/22, 10–17.30 Uhr, Tel. 037204 95646, www.modellbahnclub-lichtenstein.de
- 11. Modellbahn Ausstellung Speyer, Tel. 06232 40877, www.modellbahnfreunde-rhein-neckar.de

Sa/So 5./6.4.

- Ausstellung von Modellbahnanlagen, 10–16 Uhr, Tel. 0160 99542327, www.eisenbahn-freunde-wied-rhein-online.de

So 6.4.

- Modellbahnausstellung mit den Vereinsanlagen Spessartrampe und Kahlgrundbahn in Schöllkrippen, Tel. 06188 7646, www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de
- Fahrtage auf der H0-Anlage Modellbahn '65 Stuttgart von 11–17 Uhr, Eingang beim Stuttgarter Hauptbahnhof tief, S-Bahn-Ausgang Kronenstraße/Kaufhof, www.modellbahn65.de

Sa/So 12./13.4.

- Modellbahnausstellung der Modellbahn-Gemeinschaft Germering in der Stadthalle, Samstag 10–17 Uhr, Sonntag 10–16 Uhr, Tel. 089 89427926, www.mbgg.de
- Osterausstellung des MEC Ensheim, Samstag 14–18 Uhr, Sonntag 10–18 Uhr, Tel. 06893 5579, www.mec-ensheim.de

Sa bis Mo 19.4. bis 21.4. Ostern

- Ausstellung in der Modellwelt Naumburg mit Modellbahnanlagen in H0, 0 und Spur 1 auf 1.700 Quadratmetern, Nachbildung der Saalebahn, 10–17 Uhr, Tel. 0152 26700854

Fr bis Sa 25.4. bis 27.4.

- Modellbahnausstellung der Berlin-Brandenburger Modellbahnvereine in der Trabrennbahn Berlin- Karlshorst, 10–18 Uhr, Sonntag 10–17 Uhr, Tel. 0152 01940750, www.vbbs-weinbergsweg.de

! Alle genannten Termine und Angaben ohne Gewähr! Bitte unbedingt vor Besuch beim Veranstalter rückversichern! !

Zeunert's Schmalspurbahnen, Band 53

Dirk Endisch (Hrsg.)

96 Seiten mit 11 Tabellen, einer Zeichnung und 124 Abbildungen, davon 73 in Farbe; fadengeheftete Broschüre im Hochformat 170 x 240 mm; **€ 18,50;** Verlag Dirk Endisch, Stendal

Das Titelbild kündigt optisch und szenisch gekonnt an, dass mit der meterspurigen 99 6001 eine Lokomotivkonstruktion im Mittelpunkt steht, die sich durch zahlreiche Alleinstellungsmerkmale auszeichnet. Autor Dirk Endisch macht aus seiner persönlichen Wertschätzung für die kompakt wirkende Lokomotive keinen Hehl, wenn er als Prämisse die Erkenntnis setzt, 99 6001 zähle mit einem Arbeitspensum von mehr als 200 km täglich zu jenen Dampfloks, „die weltweit die höchsten Laufleistungen erbrachten." Angesicht dieser Belastung ist nachvollziehbar, dass gegenwärtig erhebliche Instandsetzungsarbeiten anstehen. Gleichwohl kann man dem Autor folgen, wenn er, der die „Ballerina" 99 6001 auch aus eigener Berufspraxis als Heizer zu schätzen weiß und auf ihre baldige Rückkehr in den Dienst hofft.

Weitere Beiträge beschäftigen sich u.a. mit der Nassauischen Kleinbahn um 1977 sowie der Kreisbahn Osterode–Kreiensen, der Wolfgang Zeunert in den 1960er-Jahren gleich mehrere Besuche abstattete.

Mit internationalem Flair berichtet Ralf Götze (u.a. in eindrucksvollen Farbfotos) von der elektrischen Meterspurbahn „Chemin de fer de La Mure" südlich von Grenoble. *Franz Rittig*

Mythos Ischlerbahn. Die Geschichte der Salzkammergut-Lokalbahn. Band 4 – Das bleibende Erbe

Werner Schleritzko

160 Seiten mit 10 Tabellen und über 400 Schwarzweiß- und Farbabbildungen, historischen Zeichnungen und Gleisplänen, Fahrplanübersichten und Eisenbahnverkehrskarten; Festeinband im Hochformat DIN A4; **€ 49,00;** Railway Media Group, Wien

Als analoge Fortsetzung der bereits erschienenen drei Bände zum Thema „Mythos Ischlerbahn" folgt mit diesem rundum gelungenen Werk ein (nun wohl abschließender) vierter Band. Er enthält u.a. den ursprünglich bereits für Band 3 vorgesehenen „Bilderbogen" zur Salzkammergut-Lokalbahn (SKGLB) sowie inzwischen aufgetauchte frühe Pläne und Beschreibungen zu einstigen Elektrifizierungsprojekten und im Detail interessanten Modernisierungsvorhaben.

Nach Einstellung des Betriebs der Salzkammergut-Lokalbahn gelangten viele ihrer Lokomotiven und Wagen (oft auf eigentümlichen Wegen) zu anderen Bahngesellschaften und in Privatbesitz, wo sie sowohl museal erhalten als auch wieder betrieblich eingesetzt werden konnten. Verschiedene Abbildungen zu jüngsten Entwicklungen bei eben diesen Fahrzeugen runden das Buch ab.

Für Modelleisenbahner dürften sicher die historischen Gleispläne und Gebäudezeichnungen von Bedeutung sein, die dieser Band in gewohnt hoher Druckqualität wiedergibt. *Franz Rittig*

Eisenbahn in der Schweiz. Die große Chronik, die schönsten Strecken

Silvia Beckmann & Dieter Beckmann

288 Seiten mit ca. 280 Schwarzweiß- und Farbabbildungen, Faksimiles historischer Dokumente und Graphiken sowie farbigen Eisenbahnverkehrskarten zu einzelnen Streckenverläufen; Festeinband im Hochformat 235 x 270 mm; **€ 29,99;** VGB Verlagsgruppe Bahn / GeraMond, München

Was angesichts dieses so prächtig aufgemachten wie solide verarbeiteten Werks ins Auge springt, ist das außergewöhnlich anmutende Preis-Leistungs-Verhältnis: Für knapp € 30,– wird hier ein Kompendium zu Geschichte und Gegenwart der Schweizer Eisenbahnen geboten, wie es seinesgleichen suchen dürfte. Der in ein historisch sowie ein gegenwartsbezogen verfasstes Hauptkapitel mit jeweils acht bzw. zehn Unterkapiteln gegliederte Inhalt erfüllt hochgesteckte Ansprüche.

Der historische Teil, illustriert mit zeitgenössischen Darstellungen – darunter exzellent wiedergegebenen Gemälden –, beginnt 1844 mit der Strecke Straßburg–Basel, gefolgt von zahlreichen Bahngründungen neben einzelnen Konkursen und mutigen Neugründungen. Über allem stehen einzigartige Trassen mit eindrucksvollen Kunstbauten. In den über 175 Jahren der Schweizer Bahngeschichte entstanden technische Meisterleistungen wie der 57 km lange Gotthard-Basistunnel, die UNESCO-geschützten Albula- und Bernina-Linien sowie der attraktive Glacier-Express. *Franz Rittig*

Züge zu meiner Zeit – Band 1: Die alte Bundesbahn zwischen Kocher und Neckar (1954-1971)

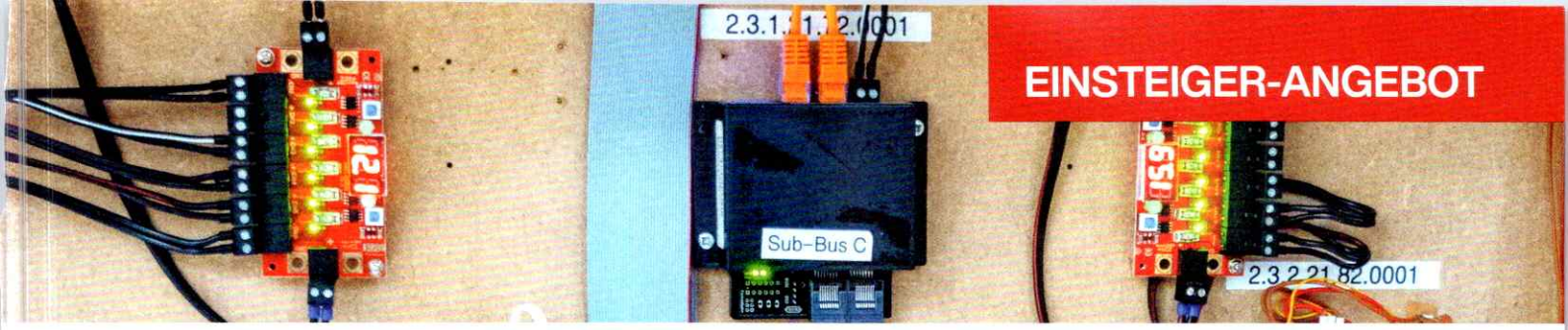
Wolf Schneider (†)

168 Seiten mit ca. 180 Schwarzweißabbildungen; Festeinband im Format 240 x 220 mm; **€ 32,80;** DGEG Mönchengladbach

Ganz offensichtlich war der bekannte Eisenbahnfotograf Carl Bellingrodt nicht der einzige Zeitzeuge, der bei Bahnthemen einen Blick für herrliche Motive hatte. Auch Wolf Schneider, geboren 1911 in Dresden, hat ab den frühen 60er-Jahren technisch und motivisch hervorragende Aufnahmen vom Eisenbahnbetrieb in Süddeutschland, Österreich und der Schweiz „in den Kasten" bekommen.

In diesem ersten einer auf mehrere Bände ausgelegten Reihe stellt die DGEG seine Schwarzweißfotos aus dem Württembergischen vor. Im Mittelpunkt stehen dabei Schwäbisch Hall bzw. Hessental, wo Schneider bis zu seinem Tod 1997 wohnte, sowie Crailsheim und die von dort ausgehenden Strecken. Auf Ausflügen begleiten wir ihn auf die Alb und in den Schwarzwald. Vor allem entlang seiner Hausstrecke Heilbronn–Hessental–Ansbach sind einmalige Mittelformat-Fotografien entstanden, die stimmungsvoll in eine längst vergangene Zeit zurückführen.

Wolf Schneider wurde schon 1967 Mitglied der damals noch jungen DGEG. Da ist es umso schöner, dass die Negative und Abzüge – angeregt von Wolfgang Klee – hier nun ihren Niederschlag finden. *MK*



EINSTEIGER-ANGEBOT

Ihr digitaler Einstieg

Testen Sie 2x *Digitale Modellbahn*

Jetzt Vorteile nutzen:

- ✓ 2 für 1: Sie sparen die Hälfte
- ✓ Die *Digitale Modellbahn* kommt bequem frei Haus
- ✓ Nach den 2 Ausgaben jederzeit kündbar!
- ✓ Starten Sie mit der brandaktuellen Ausgabe

Testen Sie jetzt die *Digitale Modellbahn*:

Auf 84 Seiten erhalten Sie jetzt Praxis- und Erfahrungsberichte, Grundlagen, Marktübersichten, Themen aus Modellbahnelektronik, Software und Computeranwendungen für Modellbahner, außerdem Neuheiten-Vorstellungen, sowie Tests und fundierte Bastel- und Selbstbauberichte.

Wie geht es weiter?

Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich Digitale Modellbahn ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 8,55 pro Heft (statt € 8,90 am Kiosk, Jahrespreis € 34,20) 4x im Jahr frei Haus. Ich kann den Bezug jederzeit kündigen.

Hier geht´s direkt zum Abo

Jetzt online bestellen unter vgbahn.shop/digitalstarten

DB-Ellok für die Epoche IV

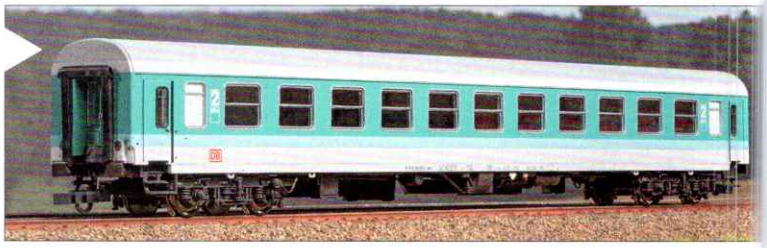
Unter der Bezeichnung „Edition Freilassing" erscheinen bei Roco Modelle nach Vorbildern aus dem ehemaligen Bahnbetriebswerk Freilassing. Dort ist jetzt das überarbeitete Modell der 144 029 in der Ausführung der Epoche IV hinzugekommen. Die Lok besitzt Radsätze mit niedrigen Spurkränzen, im Digitalbetrieb lassen sich Führerstands- und Maschinenraumbeleuchtung einschalten. Das Modell ist neben der Digitalversion mit Sound auch in der Analogausführung erhältlich.

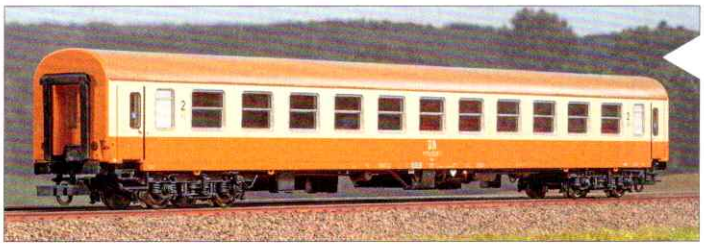
Roco Art.-Nr. 7500078 (DC) **€ 294,90**
Art.-Nr. 7510078 (DCC mit Sound) **€ 389,90**
erhältlich im Fachhandel

Halberstädter der DB-Regio in H0

Bei Roco erhielt die Reihe der Reisezugwagen der Bauart „Halberstädter" Zuwachs. Das Modell nach dem Vorbild der Gattung Bom 280.1 trägt die Lackierung der DB-Regio entsprechend der Epoche V, es weist nun erstmals Seitenwände mit durchgehender Regenrinne auf und erhielt die neukonstruierten Drehgestelle der modifizierten Bauart Görlitz V.

Roco Art.-Nr. 74809 **€ 76,90** erhältlich im Fachhandel





Halberstädter der DR in H0

Das Modell des Halberstädter Reisezugwagens in der Ausführung mit Regenrinne wird von Roco zudem in einer weiteren Version angeboten. Das Modell trägt die DR-Beschriftung der Epoche IV und die neukonstruierten Drehgestelle der Bauart Görlitz V; unter der Art.-Nr. 6200044 gibt es den Wagen außerdem mit geänderter Betriebsnummer.

Roco Art.-Nr. 6200043 **€ 76,90** erhältlich im Fachhandel

Zwickauer Traditionszug in H0

Mit einem weiteren Wagenset von Roco kann jetzt der Zwickauer Traditionszug komplettiert werden. Das Set enthält den Speisewagen der Gattung WR4ü und zwei Wagen 3. Klasse der Gattung C4ü. Die Vorbilder wurden ab 1984 in ihren ursprünglichen Zustand versetzt und vom Verein „Traditionszug Berlin e. V." in Sonderzügen eingesetzt.

Roco Art.-Nr. 6200057 **€ 194,90** erhältlich im Fachhandel

Durch Schleswig-Holstein in TT

In einer limitierten Auflage erschien bei Tillig das Wagenset mit drei Modellen in der Baugröße TT nach Vorbildern der Nord-Ostsee-Bahn, die bis 2016 auf der „Marschbahn" zwischen Elmshorn und Tondern bzw. Westerland im Einsatz waren. Das Set besteht aus dem Steuerwagen und zwei Wagen 2. Klasse der Bauart Halberstadt.

Tillig Art.-Nr. 01087 **€ 229,90** erhältlich im Fachhandel

Neuheiten
FRISCH AUSGEPACKT

Doppel-Diesel der DB in H0

Als „Editions-Modell" in limitierter Auflage bietet Roco das Modell der V 188 in der Formvariante mit geänderten Dachaufbauten und Dreilicht-Spitzensignalen an. Die Doppellok trägt die Beschriftung der Epoche III; die Digitalversion besitzt motorisch angetriebene Ventilatoren und ist außerdem mit dem neuen „Dynamic Sound"-Paket ausgestattet.

Roco Art.-Nr. 70118 (DCC mit Sound) **€ 629,90** erhältlich im Fachhandel

Moderne Diesellok in TT

In einer einmaligen Auflage fertigt Hornby das Modell der „Class 66" in der Baugröße TT; die Lok trägt die Lackierung der DB Schenker Rail, die das Vorbild bis 2016 trug. Das Modell ist bereits mit einem Sounddecoder ausgerüstet.

Hornby Art.-Nr. 46628 **€ 236,45** erhältlich im Fachhandel

Schiebewandwagen in der Baugröße N

In einem Dreierset bietet Minitrix die vierachsigen Schiebewandwagen der Gattung Habins 12 als Privatwagen der Hamburger Firma Transwaggon an, sie sind bei der DB AG eingestellt. Die Modelle tragen unterschiedlich starke Alterungsspuren, ihre Beschriftung entspricht dem Betriebszustand der Vorbilder zu Beginn der 2000er-Jahre.

Minitrix Art.-Nr. 18297 **€ 169,–** erhältlich im Fachhandel

Schweizer Museumslok für die Gartenbahn

In einer Sonderserie legte LGB das Modell der Ge 4/4 der RhB auf. Die Lok trägt die Betriebsnummer 353; ihr Vorbild wurde in den 1970er-Jahren als Letzte ihrer Baureihe ausgemustert und wird heute wieder als betriebsfähige historische Lok eingesetzt.

LGB Art.-Nr. 36355 **€ 1.490,–** erhältlich im Fachhandel

Anzeige

PROXXON MICROMOT System

FÜR DEN FEINEN JOB GIBT ES DIE RICHTIGEN GERÄTE

Spezialisten für feine Bohr-, Trenn-, Schleif-, Polier- und Reinigungsarbeiten. Made in EU.

500 g leichte Elektrofeinwerkzeuge für 230 V-Netzanschluss. Getriebekopf aus Alu-Druckguss. Balancierter DC-Spezialmotor - durchzugskräftig, leise und langlebig.

Von PROXXON gibt es noch 50 weitere Geräte und eine große Auswahl passender Einsatzwerkzeuge für die unterschiedlichsten Anwendungsbereiche.

PROXXON

www.proxxon.com

Neuheiten
FRISCH AUSGEPACKT

Ausgeschlafen über Prag nach Zürich – in N

In einem siebenteiligen Set erschienen bei L.S. Models die Wagen in der Baugröße N für den „Nightjet" 408 in einer limitierten Auflage. Das Vorbild wird aus Schlaf- und Liegewagen der ÖBB, der SBB, der CD und der RCD zusammengestellt, die Modelle tragen alle vorbildgerechte Betriebsnummern und Zuglaufschilder. Die Wagen der RDC wurden dabei erstmals im Modell realisiert.

L.S. Models Art.-Nr. 97023N **€ 559,90** erhältlich im Fachhandel

Speisewagen der RhB in N

Bei der RhB wurde 1990 der Speisewagen WR 3811 umgebaut und erhielt für den Einsatz im „Alpine Classic Pullman Express" eine blaue Lackierung. In dieser Ausführung fertigt Kato das Modell jetzt exklusiv für die Lemke Collection in der Baugröße N; der Wagen weist eine vorbildgerechte Inneneinrichtung und mit LEDs beleuchtete Tischlampen auf.

Roco Art.-Nr. 74809 **€ 76,90** erhältlich im Fachhandel

Schwere Ellok für den Gotthard in H0

Die für den Einsatz auf der Gotthardbahn konzipierte „Landilok" Ae 8/14 der SBB erschien bei Märklin als komplette Neukonstruktion in der Baugröße H0. In der Ausführung mit grüner Lackierung, zwei Pantographen und eckigen Puffertellern entspricht das Modell dem Betriebszustand zu Beginn der 1970er-Jahre; beide Lokhälften sind angetrieben. Das Vorbild der Lok ist seit Juni 2024 in der neuen Ausstellung der SBB Historic in Erstfeld zu sehen.

Märklin Art.-Nr. 16240 **€ 789,–** erhältlich im Fachhandel

Schnellzugwagen der DB für die Epoche IV – in N

In einem Dreierset bietet Minitrix die Schnellzugwagen der DB in der Lackierung der Epoche IV an. Das Set enthält einen Abteilwagen der Gattung ABm und zwei Abteilwagen der Gattung Bm. Ein weiteres Set enthält zwei Schnellzugwagen der Gattung Bm 234 für den FD 1922 „Berchtesgadener Land", mit dem dieser Zug im Modell weiter komplettiert werden kann.

Minitrix Art.-Nr. 15639 (Set Schnellzug) **€ 169,–** Art.-Nr. 18276 (Set FD 1922 „Berchtesgadener Land") **€ 119,–** erhältlich im Fachhandel

Schwerer US-Diesel in H0

Bei Märklin erschien das Modell der dieselelektrischen Güterzuglokomotive ES44AC in einer Lackierungsvariante. Die Lok trägt nun die Lackierung der „Burlington Northern Santa Fe" mit der Betriebsnummer 6259; es entspricht dem aktuellen Betriebszustand des Vorbilds. Das Modell weist einen Rauchgenerator sowie viele Licht- und Soundfunktionen auf.

Märklin Art.-Nr. 38446 **€ 489,–** erhältlich im Fachhandel

Belgischer Rungenwagen in N

Das Modell des Schwenkrungenwagens der Gattung Ks von Fleischmann in der Baugröße N wird in einer weiteren Beschriftungsvariante angeboten. Der Wagen trägt jetzt die Beschriftung der SNCB, seine Lackierung entspricht der Epoche V. Besonders bemerkenswert sind die seitlichen Rungen mit ihren feinen Haken.

Fleischmann Art.-Nr. 825739 **€ 36,90** erhältlich im Fachhandel

Taschenwagen der SBB in N

Als Neukonstruktion bietet Fleischmann den Taschenwagen der Gattung T5 in der Baugröße N an. Das Modell trägt die orangefarbene Lackierung als Privatwagen der Wascosa, der bei der SBB eingestellt ist und mit einem Auflieger der Spedition Walter beladen wurde.

Fleischmann Art.-Nr. 6660039 **€ 57,90** erhältlich im Fachhandel

Von Berlin nach Woltersdorf in H0

Bei Halling wurden die KSW-Straßenbahntriebwagen noch einmal aufgelegt, die Modelle tragen jetzt die Beschriftung der Woltersdorfer Straßenbahn. Den Triebwagen mit der Betriebsnummer 7 gibt es zusammen mit dem Beiwagen 22 in einem Set, die Fahrzeuge weisen geschlossene Türen auf. Den Triebwagen 7 gibt es außerdem einzeln mit offenen Türen – diese Version wurde erstmals von Halling realisiert.

Halling Art.-Nr. KSW-WOL-Set-M **€ 289,–** Art.-Nr. KSW-W07-M (Tw 7, einzeln) **37,30** Art.-Nr. 2940 (1) **€ 169,–** erhältlich im Fachhandel

Anzeige

PROXXON MICROMOT System

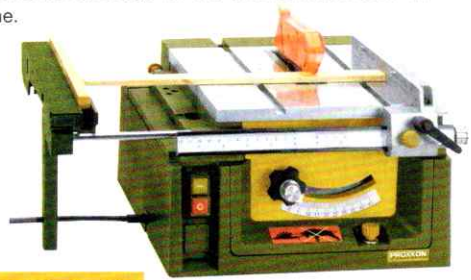
FÜR DEN FEINEN JOB GIBT ES DIE RICHTIGEN GERÄTE

Feinschnitt-Tischkreissäge FET. Präzision ohne Nacharbeit. Längsanschlag mit 1/10 mm genauer Feineinstellung!

Zum Trennen von Holz, NE-Metall, Kunststoff, Plexiglas, GFK-Platten, Schaumstoff u.v.m. Mit Hartmetall-bestücktem Sägeblatt (80 × 1,6 × 10 mm, 36 Z). Antriebseinheit um 45° schwenkbar: ermöglicht Doppelgehrungsschnitte zusammen mit dem Winkelanschlag. Tischgröße 300 × 300 mm. Schnitttiefe max. 22 mm. Gewicht ca. 6 kg.

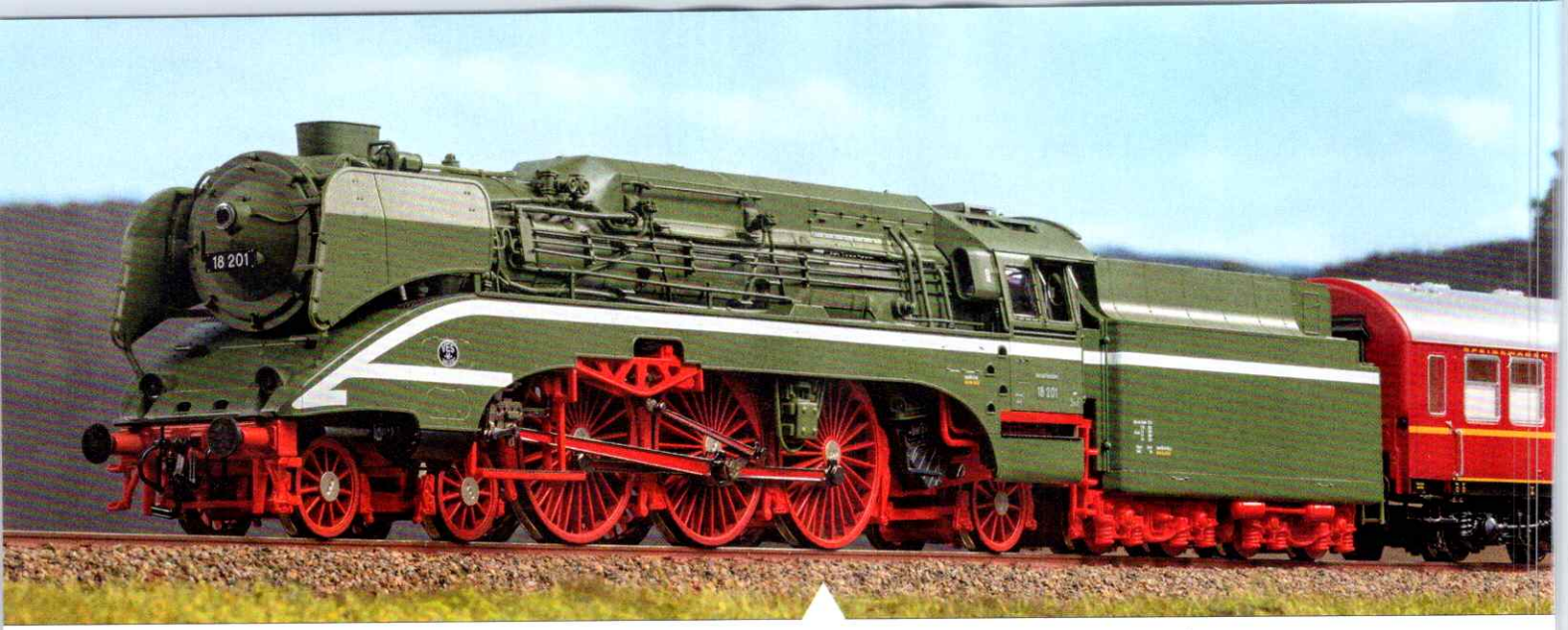
Von PROXXON gibt es noch 50 weitere Geräte und eine große Auswahl passender Einsatzwerkzeuge für die unterschiedlichsten Anwendungsbereiche.

FET



PROXXON

www.proxxon.com



Schnelle Dampflok der DR in H0

Als Formvariante wird das Modell der 18 201 von Roco in der Baugröße H0 noch einmal aufgelegt. Die Schnellfahrlok der DR gibt es nun in der Ausführung mit Kohlefeuerung, Luft- und Speisepumpe in schwarzer Ausführung liegen zusätzlich bei. Außerdem erhielt das Modell nun eine PluX16-Schnittstelle und eine Beleuchtung mit LEDs.

Roco Art.-Nr. 7110006 (DCC mit Sound) **€ 519,90** Art.-Nr. 7510048 (DC) **€ 389,90** erhältlich im Fachhandel

Feine Kesselwagen in H0

Die Kesselwagen von Brawa in der Baugröße H0 werden in weiteren Beschriftungsvarianten angeboten. Mit Bremserbühne erscheint ein Modell als Privatwagen der VTG für die Epoche IV, mit Bremserhaus kommt dagegen die Ausführung des „Ölvereins 11" für die Epoche II.

Brawa Art.-Nr. 50856 (VTG) **€ 49,90** Art.-Nr. 50846 (Ölverein) **€ 49,90** erhältlich im Fachhandel

Offener Güterwagen in TT

Der vierachsige offene Güterwagen der Gattung Eaos von Tillig in der Baugröße TT erscheint als Formvariante in der Ausführung mit verstärkten Türen. Das Modell trägt die Beschriftung entsprechend der Epoche VI. Das Vorbild ist für die Firma „CTL Logistics" unterwegs und bei der PKP eingestellt.

Tillig Art.-Nr. 18227 **€ 46,01** erhältlich im Fachhandel

Arbeiter und Rollstuhlfahrer in H0

Bei Noch erschienen einige schöne Figurensätze für die Baugröße H0. Dazu gehören die Straßenarbeiter, die den Grünstreifen an einer Straße zurechtstutzen, und zwei Rollstuhlfahrer mit Begleitung.

Noch Art.-Nr. 1916 **€ 19,99** erhältlich im Fachhandel

Freundliche Farben für die DR in TT

Das Wagenset von Piko enthält zwei unterschiedlich bedruckte Reko-Personenwagen. Die Lackierung der Wagen ist der „Versuchslackierung" der DR in der Epoche IV nachempfunden, die seinerzeit einige Reisezugwagen erhalten hatten.

Piko Art.-Nr. 47681 **€ 105,–** erhältlich im Fachhandel

Auf schmaler Spur in TTe

Einer eher ungewöhnlichen Baugröße widmet sich Ronny Veit aus Zwönitz – er stellte nun das Modell der Schmalspur-Neubaulok der Baureihe 99.77-79 im Maßstab 1:120 vor. Die Lok ist in der Ausführung der Epoche III mit der Betriebsnummer 99 785 sowie als 99 1772 für die Epoche IV erhältlich. Die Loks sind mit einem Glockenankermotor ausgestattet; für den leichten Einbau eines Decoders sind bereits Lötpunkte vorgesehen.

Modellbau Veit Art.-Nr. 41071 (Epoche III) Art.-Nr. 41072 (EpocheIV) **€ 649,–** erhältlich direkt www.modellbau-veit.de

Mit der RhB durch die Schweizer Berge – in N

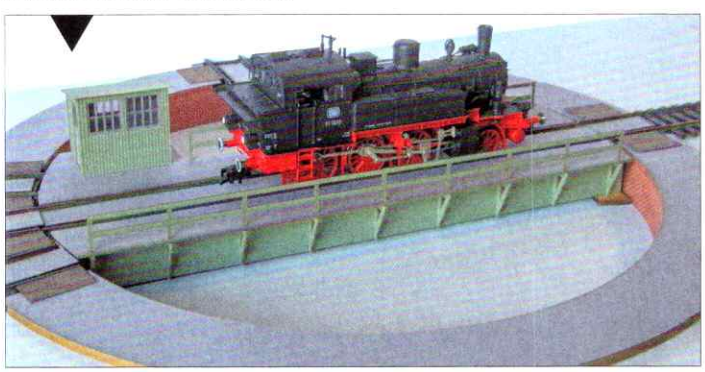
Im Jahr 2018 erhielt die Ge 4/4 II 620 als Werbeträger für den RhB-Club eine aufwendige Folienbeklebung – in dieser Ausführung wird das Modell von Kato nun in der Baugröße N angeboten. Passend dazu gibt es ein vierteiliges Set mit den Personenwagen der Reihe EW I, deren Vorbilder bei der RhB Ende 2023 ausgemustert wurden; die Beschriftung der Modelle entspricht dem Zustand der Wagen in den letzten Jahren des Einsatzes.

Kato Art.-Nr. 3102-4 (Ge 4/4) **€ 115,90** Art.-Nr. 10-1413 (Set EW-I-Wagen) **€ 94,90** erhältlich im Fachhandel

Drehscheibe als Bausatz für H0

Aus durchgefärbtem Architektur-Hartkarton und Holz besteht der Lasercutbausatz der Drehscheibe von Laffont. Die Bühne mit einer Länge von 221 mm hat keinen Antrieb, sie kann aber manuell gedreht werden. Die Drehscheibe besitzt fünf Gleisabgänge, weitere Abgänge sind möglich.

RZT Art.-Nr. H9101**€ 59,90** erhältlich direkt www.modellbau-laffont.com



Anzeige

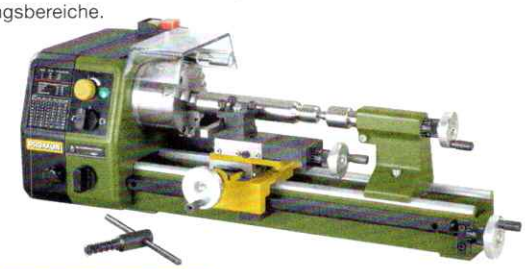
PROXXON MICROMOT System

FÜR DEN FEINEN JOB GIBT ES DIE RICHTIGEN GERÄTE

Präzisionsdrehmaschine PD 250/E. Die neue Generation mit Systemzubehör. Zur Bearbeitung von Stahl, Messing, Aluminium und Kunststoff. Made in Germany.

Spitzenweite 250 mm. Spitzenhöhe 70 mm. Spitzenhöhe über Support 46 mm. Leiser DC-Spezialmotor für Spindeldrehzahlen von 300 – 900 und 3.000/min. Spindeldurchlass 10,5 mm. Automatischer Vorschub (0,05 oder 0,1 mm/U). Gewicht ca. 12 kg.

Von PROXXON gibt es noch 50 weitere Geräte und eine große Auswahl passender Einsatzwerkzeuge für die unterschiedlichsten Anwendungsbereiche.



PD 250/E

PROXXON

www.proxxon.com

AUF REGEL- UND SCHMALSPURGLEISEN DURCH POMMERN (1. TEIL)

Irgendwo im flachen Land

Die Zimmeranlage von Jan Schulz in der Baugröße 0 kann zwar nicht mit einem großen Gleisfeld Aufmerksamkeit erregen, dafür aber umso mehr mit ihrer perfekt eingefangenen Nebenbahnstimmung. Seine Vorbilder fand er an den Klein- und Nebenbahnen in Pommern – der Bahnhof sollte daher neben den Regelspurgleisen auch einen Schmalspurteil aufweisen.

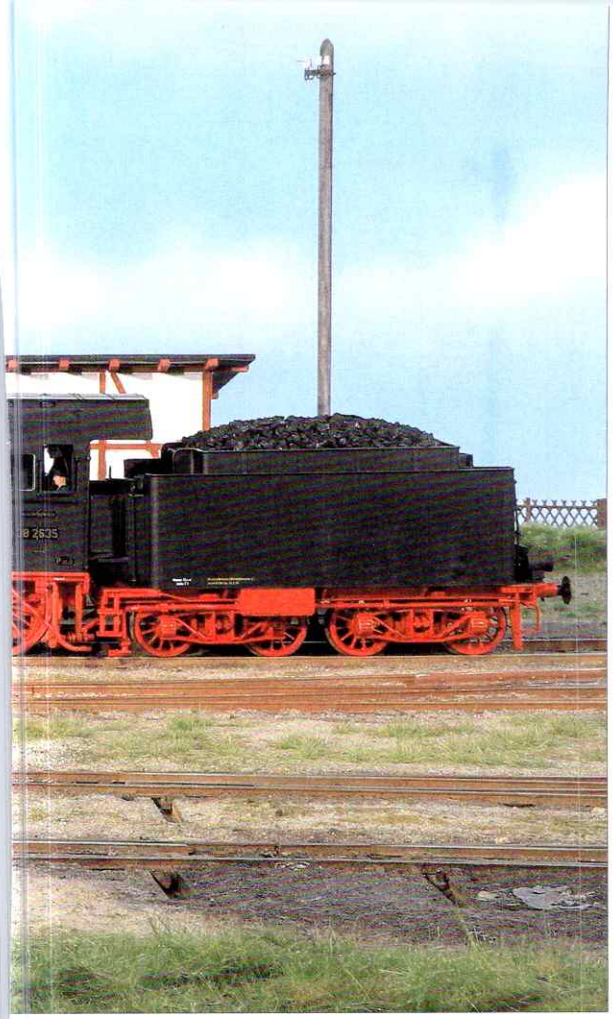
Oben: 38 2635 (das Modell ist von Lenz) ist vorwärts im Endbahnhof angekommen. Nach dem Umsetzen wird die Maschine für die Rückfahrt wieder an den Personenzug gekuppelt. Umsteiger haben schon im Schweineschnäuzchen Platz genommen. Die Drahtesel werden ganz praktisch am Motorvorbau angestellt und mitgenommen.

Der Begeisterung für die Nenngröße 0 „erlag" Jan Schulz schon vor mehreren Jahrzehnten. Bei seinen Modellbahnfreunden in Frankfurt/Oder erntete er dafür kaum Verständnis. Die Frage „Was soll denn das?" musste er sich mehr als einmal anhören. Für ihn gibt es jedoch einen richtigen Grund. Die Modelle dieses Maßstabs sind für ihn mit den filigran nachzugestaltenden Details viel sehenswerter als jene im Maßstab 1:87, während demgegenüber die Baugröße 1 keinen größeren Detaillierungszuwachs bietet – das ist wohl eine generelle Auffassung vieler Spur-0-Modellbahnfreunde.

Vom Unverständnis seiner Freunde ließ sich Jan Schulz aber nicht beirren und baute bereits in den 1980er-Jahren fleißig an einer sächsischen IV K im Maßstab 1:45. Passendes Gleismaterial hätte er dabei in Form des H0-Gleises von Piko nutzen können. Die dazugehörenden Wagen wären das nächste Eigenbauthema geworden. Glücklicherweise kehrten die Geschehnisse im November 1989 auch die östliche Modellbahnwelt völlig um – nun konnte er richtig „durchstarten". Ein guter Kontakt zu Wolfgang Henke bescherte ihm nicht nur manchen Bausatz, es war zudem möglich, viele der für die Eigenbauprojekte nötigen Bauteile zu erwerben. Nach dem Bau einiger höchst sehenswerter 0e-Dioramen und Kleinstanlagen wurde dann der Wunsch immer größer, eine betriebsreiche Anlage mit Schmalspur- und Regelspurgleisen zu gestalten. Die vorhandenen räumlichen Gegebenheiten für sein Anlagenprojekt hätten dabei durchaus eine regelspurige Ringstrecke ermöglicht. Doch als Fan „vorpommerscher Kleinbahnen" setzte Jan Schulz beim Schmalspurbahnanteil die Priorität.

Das Thema war leicht zu finden

Nach welchen Vorbildern die Anlage gestaltet werden sollte, stand zumindest von vorneherein fest. Dazu muss man auch einen Blick in die Vergangenheit wer-



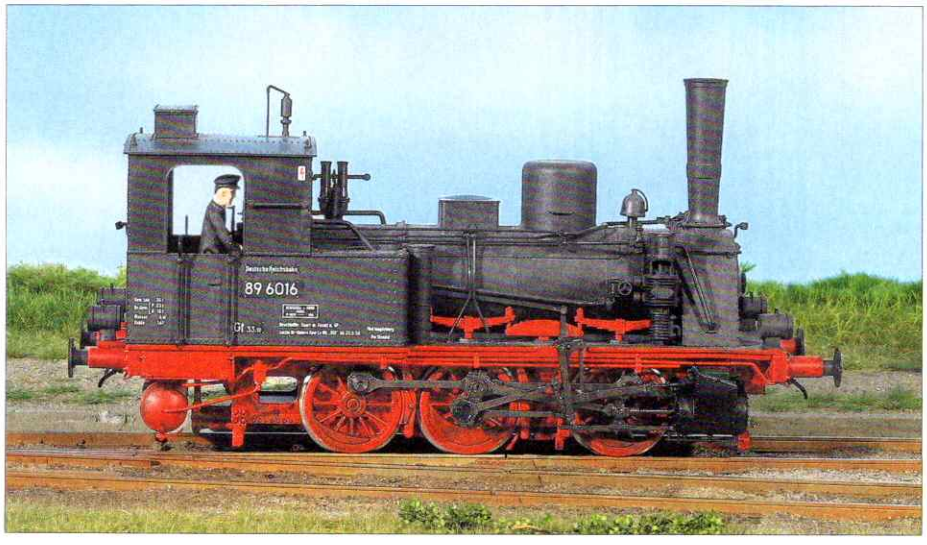
Am Ende des langen Ausziehgleises steht 89 6016 mit einem Kühlwagen. Der war dort nach seiner Ankunft mit dem Gmp abgestellt. Nun wird er zur Überladerampe rangiert. Die T 3 zieht ins Ausweichgleis, umfährt und drückt ihn dann zur Ladestelle.

Als 38 2635 das zweite Mal den Endbahnhof erreicht hat, steht sie in der anderen Fahrtrichtung. Im imaginären Anfangsbahnhof an einer Hauptstrecke wird eine Drehmöglichkeit vorhanden sein. So kann diese Betriebssituation leicht erklärt werden.

Fotos: Helge Scholz

Nicht immer ist die P 8 für den Zugdienst eingeteilt. Mit dem kurzen Gmp aus Gepäckwagen, Personenwagen und einem geschlossenen Güterwagen wird die T 3 nicht überfordert.

Die T 3 übernimmt gleich alle Rangierarbeiten bis zur Rückfahrt.



fen. Die wunderschöne H0-Anlage „Velgast" des Erfurter Modellbahnfreundes Günter Barthel war in den späten 1970er- und frühen 1980er-Jahren in vielen Veröffentlichungen zu sehen. Diese Anlage hat Maßstäbe gesetzt und war ihrer Zeit vielleicht meilenweit voraus – sie inspirierte seinerzeit viele Modellbahnfreunde. In den 1990er-Jahren wurde „Velgast" erneut in den Fachzeitschriften porträtiert. Die Bilder eines „romantischen" preußischen Nebenbahnbetriebes auf mehreren Spurweiten haben sich auch bei Jan Schulz festgesetzt.

▸ Der Bahnhof nach Vorbildern in Pommern sollte einen Übergang von der Regel- zur Schmalspur aufweisen.

Nun wollte er nicht unbedingt ein Pendant zur „Velgast" schaffen. Es ging ihm vielmehr darum, einen stimmigen kleinen Landbahnhof in Pommern nachzubilden, der einen Übergang zu einer Schmalspurstrecke bietet. Eine Übergabemöglichkeit in Form einer Rollwagengrube war nicht nötig. Das ist betriebstechnisch auch schwer zu realisieren (in MIBA-Spezial 112 hat Martin Knaden gezeigt, wie dies aussehen kann). Eine leichter einsetz- und modellbahntechnisch bedienbare Rollbockgrube erschien Jan Schulz jedoch nicht recht zum gewählten Thema und der Epoche passend.

Die P 8 verlässt den kleinen Endbahnhof in der pommerschen Weite – für ihren Zug mit gerade einmal drei Wagen scheint sie völlig überdimensioniert zu sein. Genau diese freie Einsatzmöglichkeit macht jedoch den Reiz solcher Nebenbahnen aus. Beim Vorbild waren solche Betriebssituationen nicht selten, vor allem, als sich die Dampflokzeit ihrem Ende zuneigte.

So führten seine Planungen schließlich zu einem kleinen Endbahnhof mit Auszieh- und Umsetzgleis und einer angeschlossenen Güteranlage. Dort sollte eine einfache Umladebühne entstehen. Der Schmalspurbereich mit Lokschuppen, Bahnsteig- und Abstellgleisen sowie dem Anschluss zu einer Zuckerfabrik soll im zweiten Teil des Anlagenberichts noch näher vorgestellt werden.

Anlagenbau ganz mit Lenz

Der große Anlagenschenkel mit dem Endbahnhof der regelspurigen Nebenstrecke und dem Schmalspurbahnbereich ist 4,20 m lang und 1 m tief. Der Anlagengrundrahmen besteht dabei aus einem Teil, denn eine Transportmöglichkeit der Anlage war nie vorgesehen. So ist der Bahnhofsbereich nicht teilbar, sodass sich auch Trennstellen in den Gleisen bei den Segmentübergängen erübrigen. Zur Geräuschdämmung wurde der gesamte Bereich zunächst mit dünnen Styrodurplatten überdeckt. Der Anlagenbau begann 2010; nach den mittlerweile 14 Jahren, in denen die Anlage in Betrieb ist, haben sich allerdings kleine Verwerfungen im Schaumstoff gezeigt. Die Ursache ist jedoch nicht zu ergründen. Im Bahnsteigbereich hat sich daher mittlerweile leider eine minimale Senke ergeben, für den Anlagenbetrieb stellt dies aber keine Beeinträchtigung dar.

Für die gesamte regelspurige Gleislage wurden Produkte von Lenz benutzt. Die Vorteile und Eigenschaften des Schienenprofils

Unten: Im hinteren Gleisbereich des Bahnhofs wartete derweil die T 3 auf die Abfahrt der „großen Schwester". Die angekommenen Reisenden hatten schon den Triebwagen bestiegen, der nun im weiten Bogen auf der Strecke ins Nirgendwo unterwegs ist. Danach hat die 89 6016 die Regelspurgleise für sich allein.

Die niedrigen Schüttbahnsteige des kleinen Bahnhofs sind sehr einfach ausgeführt. Ältere Fahrgäste können durchaus Schwierigkeiten haben, die Trittbretter des Abteilwagens zu erklimmen. Zum Glück hilft einer der Eisenbahner dabei, die schweren Koffer zu tragen.

Unten: Unterdessen hat die T 3 ihren Kühlwagen zur Laderampe des Güterschuppens geschoben und wartet auf die Ausfahrt des Personenzugs mit der P 8.

aus Neusilber mit 3,75 mm Höhe und dem Schwellenband aus UV-beständigem Kunststoff sind einfach alternativlos. Der Selbstbau der Gleise aus extra zugeschnittenen Holzschwellen und Messingschienenstühlchen wäre eine ganz andere, aber auch deutlich aufwendigere Möglichkeit, die zudem beim Weichenbau ebenfalls die Eigeninitiative erfordern würde. Neben dem Lenz-Flexgleis sind im Regelspurbereich noch drei einfache Weichen eingebaut, die mit den Lenz-Unterflurantrieben bedient werden.

Für die Illusion verwitterter und ausgeblichener Holzschwellen war eine Farbbehandlung nötig. Hellbraune, Ocker- und Sandtöne haben die Schwellen förmlich verwandelt! Die gesamte Gleisanlage liegt in einer vorbildentsprechenden Kiesbettung, wobei die meisten Schwellen ohnehin unter dem feinen Sand verschwinden. Zuletzt ist den Schienenprofilen noch mit einem Rostton ihr metallischer Glanz genommen worden.

Eine weitere Modellbauaufgabe, die noch vor der weiteren Landschaftsgestaltung anstand, war der Bau eines passenden Stationsgebäudes. Zum Zeitpunkt des Anlagenbaus gab es für dieses preußische Nebenbahnthema im Zubehörangebot kein passendes Modell. Als Vorbild für das Modell wurde das noch stehende (und heute perfekt sanierte) Bahnhofsgebäude in Lublin an der Kleinbahn Greifswald–Wolgast ausgewählt. Seine Architektur zeigt die typischen Merk-

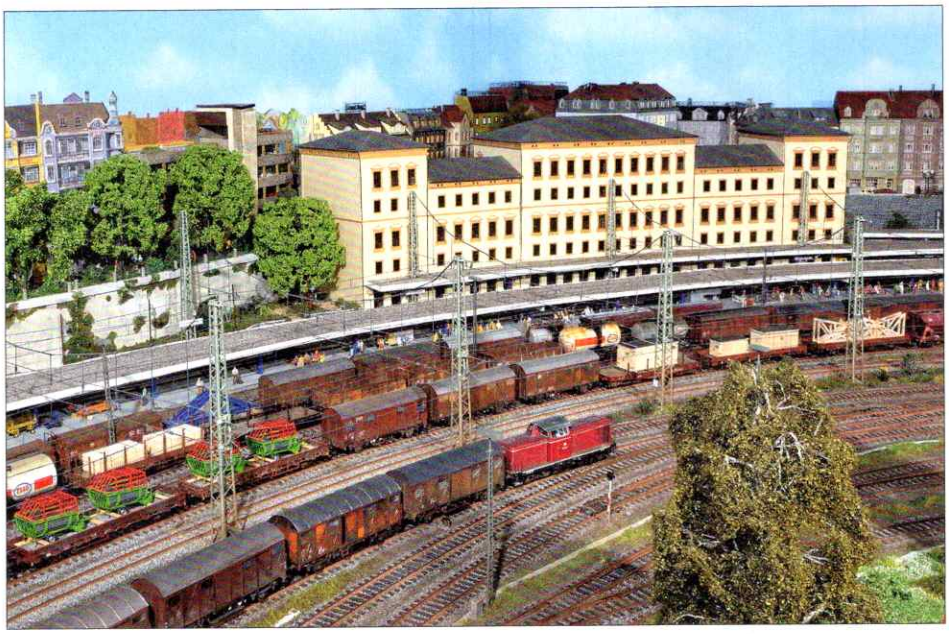
38 2635 wird nun das letzte Mal für diesen Tag den Endbahnhof verlassen. Auf dem Rückweg nimmt sie nur den Güterwagen mit. Der kurze Personenzug bleibt stehen, ihn wird am Abend die T 3 an den Haken nehmen. Die kleine Lok wartet bis dahin auf dem Gleis der Überladerampe, bis das Entladen der Fracht beendet ist.

male und Details der Bahnhöfe in Pommern. Der Grundkörper entstand aus 3 mm starken Kunststoff-Bastelplatten. Vor dem Bau des Fachwerkgebälks, den Ladetoren des Güterschuppenanbaus und den Fenstern erhielten die Wandflächen einen Überzug aus eingefärbtem Putzgrund, der im Baumarkt erhältlich ist.

Im zweiten Teil unseres Anlagenberichts wird der Bau der Schmalspur- und Feldbahn vorgestellt und eine Reise in die weite Wiesenlandschaft Pommerns unternommen. *Helge Scholz*

Später setzt die T 3 vor den kurzen Zug. Der Umlauf ist so gestaltet, dass sie am Abend die Wagen zum Anschluss an der Hauptbahn bringt und dann gleich dort in ihrem Heimat-Bw restaurieren kann. Im Schmalspurbahnbereich ist der VT inzwischen wieder angekommen. Der Dieseltriebwagen wird die Nacht über hier abgestellt, am nächsten Morgen geht es dann weiter. Für uns Neugierige sind schon die besten Fensterplätze reserviert ...

Was bringt die MIBA im Mai 2025?*



Der in einem weiten Bogen liegende Bahnhof Stenkelfeld mit Blick auf die im Vordergrund verlegten Gütergleise. Vor dem imposanten Empfangsgebäude befinden sich drei Bahnsteiggleise, die ICs mit dreizehn Wagen aufnehmen können! Foto: Christiane van den Borg

Zugegeben: Die Baugröße 0m findet eher in einer kleinen Nische der Modellbahnerei statt. Aber die 99.720 – bekannt als Dampflok der Strecke Mosbach–Mudau und als Museumslok auf der Strecke Amstetten–Oppingen – ist wirklich allerliebst geworden. Wir stellen das neue Modell von Schnellenkamp im kommenden Heft ausführlich vor. Foto: MK

Weitere Themen:

- **Neuheit: Märklin präsentierte zur Messe in Mannheim eine echte Überraschungsneuheit. Wir stellen das besondere Modell bereits im Maiheft ausführlich vor.**
- **Tipps + Tricks: Im zweiten Teil seines Berichts über die württembergischen Lokschuppen erläutert Hans-Dieter Knupfer, wie man das Faller-Modell auf Schmalspur umbaut.**
- **Zubehör: Bruno Kaiser baute den neuen Bahnhof Osterode von Laffont und beschreibt, was man bei der Montage alles beachten muss und ergänzen kann.**

* Aus aktuellen Gründen können sich die angekündigten Beiträge verschieben.

MIBA 5/2025 erscheint am 17. April 2025

50 % sparen:
Drei Hefte für 12,75 Euro!
www.miba.de/abo

Damit Sie die nächsten Ausgaben nicht verpassen:
Scannen Sie einfach den QR-Code, um die nächsten drei Ausgaben im günstigen Mini-Abo für nur € 12,75 portofrei zugeschickt zu bekommen. Sie haben die Hefte dann bequem und portofrei in Ihrem Briefkasten – noch bevor sie im Handel erhältlich sind – und sparen die Hälfte!

MIBA
Leidenschaft Modellbahn

IMPRESSUM

Ausgabe MIBA 4/2025 | 77. Jahrgang
Chefredakteur: Martin Knaden (V.i.S.d.P.)
Redaktion: Lutz Kuhl, Gerhard Peter (fr)
Redaktionssekretariat: Barbara Forster
Lektorat: Eva Littek (fr)
Editorial Director: Michael Hofbauer
Produktionleitung Magazine: Grit Häußler
Herstellung/Produktion: Sabine Springer

Verlag: GeraMond Media GmbH
Infanteriestraße 11a, 80797 München
www.miba.de
Geschäftsführung: Clemens Schüssler
Head of Magazine Brands: Markus Pilzweger
Gesamtanzeigenleitung Media: Helmut Gassner, helmut.gassner@verlagshaus.de (verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein, bettina.wilgermein@verlagshaus.de
Anzeigendisposition: Hildegund Roeßler, hildegund.roessler@verlaghaus.de
Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn
Vertrieb/Auslieferung: Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb Unterschleißheim
www.mzv.de

Litho: Ludwig Media GmbH, Zell am See, Österreich
Druck: Walstead Central Europe, Krakau, Polen

PEFC
PEFC/32-32-082
PEFC-zertifiziert
Dieses Produkt stammt aus nachhaltig bewirtschafteten Wäldern und kontrollierten Quellen
www.pefc.de

© 2025 GeraMond Media GmbH,
ISSN 0938-1775
www.geramond.de
Gerichtsstand ist München

Die Zeitschrift und alle darin enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Eingereichte Manuskripte müssen frei von Rechten Dritter sein. Mit der Annahme des Manuskripts überträgt der Verfasser dem Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung, insbesondere zur Vervielfältigung, Verbreitung und öffentlichen Zugänglichmachung, also insbesondere auch im Hinblick auf Online-Publikationen.
Alle Angaben in dieser Zeitschrift wurden vom Autor sorgfältig recherchiert sowie vom Verlag geprüft. Für die Richtigkeit kann jedoch keine Haftung übernommen werden.
Für unverlangt eingesandtes Bild- und Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Kundenservice, Abo und Einzelheftbestellung

MIBA Abo-Service,
Postfach 1154, 23600 Bad Schwartau
Tel.: 0 89/46 22 00 01
Unser Service ist Mo.-Fr. 08:00-20:00 Uhr telefonisch erreichbar.
E-Mail: service@verlagshaus24.com
www.miba.de/abo

Preise: Einzelheft 8,50 € (D), 9,40 € (A), 14,80 sFr (CH), 10,80 € (NI), 9,80 € (Lux), 11,50 € (I, F, Esp, P), 91,95 DKR (DK) (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten), Jahres-Abopreis (12 Hefte) 99,60 € (inkl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versand)

Abo bestellen unter: www.miba.de/abo

Die Abogebühren werden unter Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug: MIBA erscheint 12-mal jährlich. Sie erhalten MIBA (Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Portugal, Dänemark) im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter www.mykiosk.de

Leserbriefe & -Beratung

MIBA, Infanteriestraße 11a, 80797 München
+49 (0) 89 / 13 06 99 669
redaktion@miba.de
www.miba.de
Bitte geben Sie bei Zuschriften per Mail immer Ihre Postanschrift an.

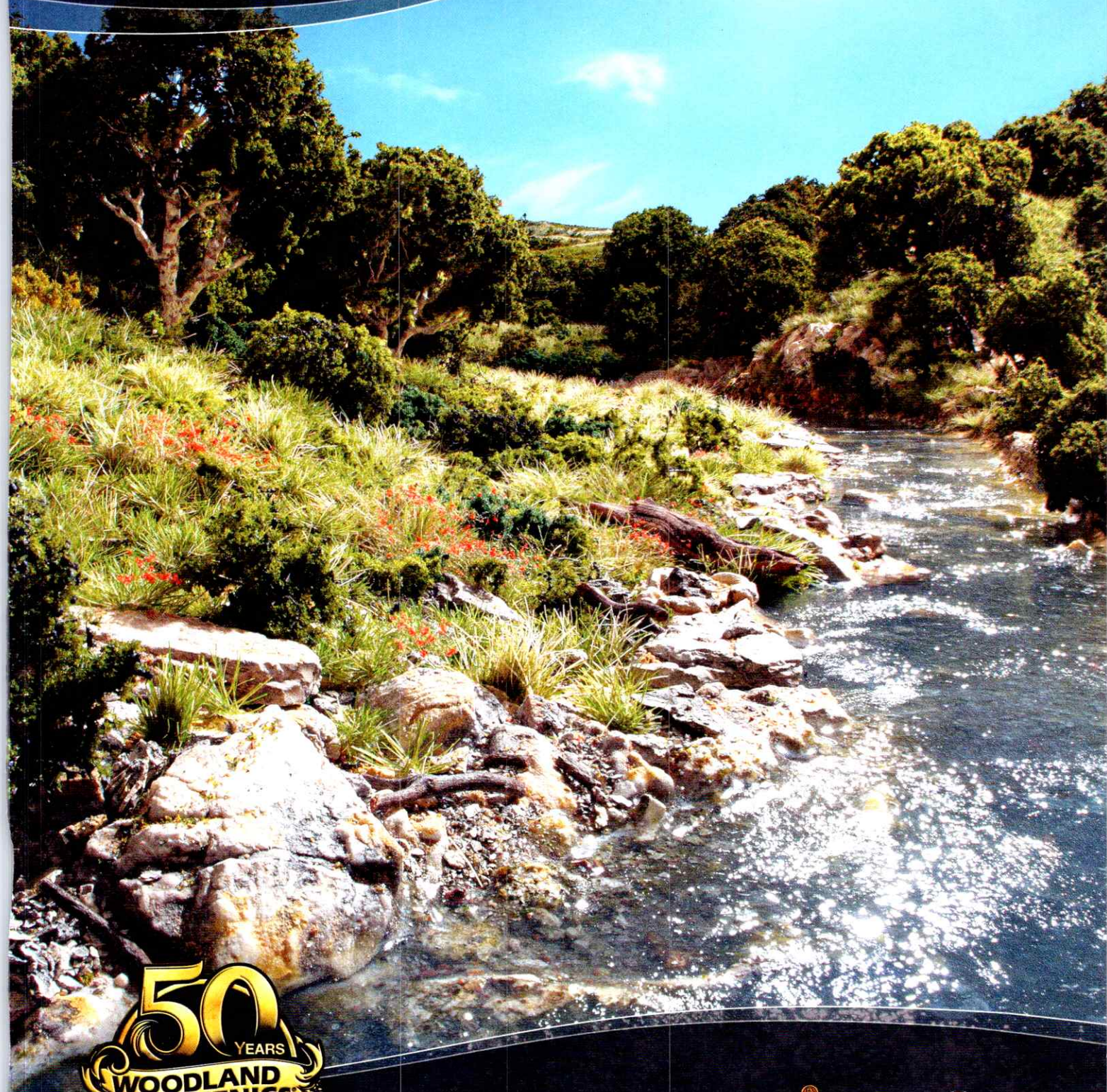
Anzeigen

anzeigen@verlagshaus.de
Mediadaten: media.verlagshaus.de
Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 1.1.2025

GERANOVA BRUCKMANN VERLAGSHAUS

Entdecke Landschaftsgestaltung mit Woodland Scenics®

INTERMODELLBAU 2025
vom 10. - 13. April in der Messe Dortmund, Halle 4, Stand E36.
Wir sehen uns auf der Messe!



50 YEARS WOODLAND SCENICS 1975 - 2025

woodlandscenics.com

BACHMANN EUROPE Plc

LILIPUT

Bachmann Europe Plc • Niederlassung Deutschland • Am Umspannwerk 5 • 90518 Altdorf/Nürnberg
Telefon + 49(0)9187 / 9722-0 • Fax + 49 (0)9187 / 972222 • bachmann@liliput.de

Gleich und doch so unterschiedlich:

Die modernisierten KM 4000 von PIKO!

Neben der unterschiedlichen, vorbildgetreuen Lackierung spiegeln die PIKO Modelle auch die konstruktiven Besonderheiten der Vorbildmaschinen wider, z.B.:

- Seitliche Lufteinlassgitter und obere Einlassklappen
- Auf dem Dach montierte EMD-Luftbehälter mit zusätzlichen, freistehenden Leitungen
- Pilot-Schneepflüge im EMD-Stil

FORM VARIANTE 2025

Diesellok SP 9100 modernisiert

97822	Gleichstrom	349,00 €*
97823	Gleichstrom, inkl. PSD XP S und **PIKO TrainSound**® *onboard*	499,00 €*
97824	Wechselstrom, inkl. PSD XP S und **PIKO TrainSound**® *onboard*	499,00 €*

FORM VARIANTE 2025

Diesellok SP 9101 modernisiert

97825	Gleichstrom	349,00 €*
97826	Gleichstrom, inkl. PSD XP S und **PIKO TrainSound**® *onboard*	499,00 €*
97827	Wechselstrom, inkl. PSD XP S und **PIKO TrainSound**® *onboard*	499,00 €*

FORM VARIANTE 2025

Diesellok SP 9102 modernisiert

97828	Gleichstrom	349,00 €*
97829	Gleichstrom, inkl. PSD XP S und **PIKO TrainSound**® *onboard*	499,00 €*
97830	Wechselstrom, inkl. PSD XP S und **PIKO TrainSound**® *onboard*	499,00 €*

* unverbindliche Preisempfehlung

Diese und weitere Neuheiten finden Sie im Fachhandel und direkt bei PIKO. Jetzt QR-Code scannen, unsere aktuellen Kataloge kostenfrei herunterladen und alle PIKO Neuheiten entdecken.

YouTube

www.piko.de